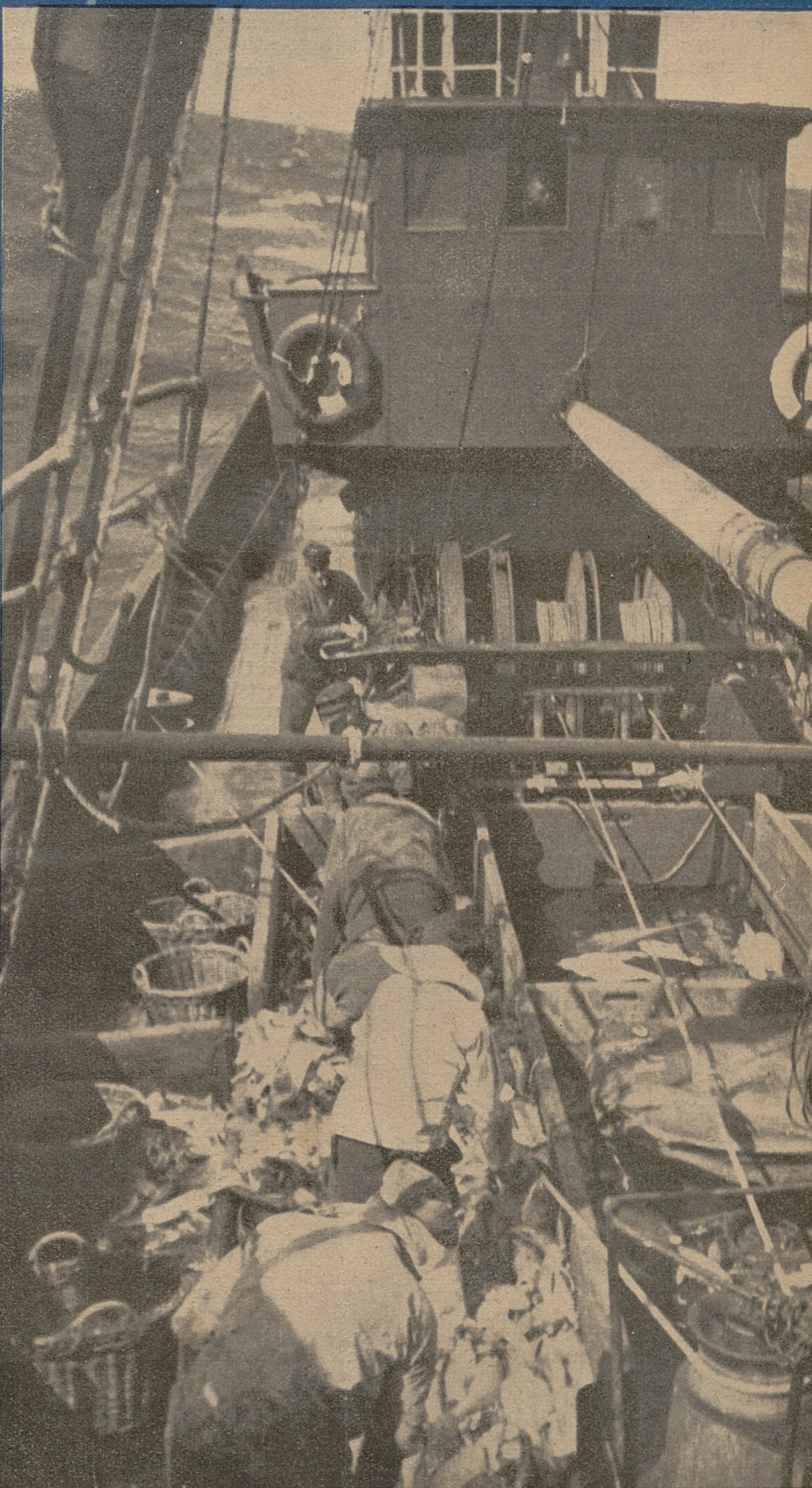
SZKWAŁ



ROK V NR. 11
LISTOPAD 1937 R.

Kronika miesięczna

Wizyta Min. Antoniego Romana w państwach bałtyckich. Pan Minister Przemysłu i Handlu, Antoni Roman, odbył 12-dniową podróż do państw bałtyckich: Estonii, Finlandii i Łotwy.

Właściwie podróż miała charakter ściśle kurtuazyjny, lecz poza objawami serdeczności, jaką darzono w tych krajach Min. Romana — znalazło się dużo odpowiednich momentów na omówienie tych wszystkich spraw, które interesują Polskę i państwa bałtyckie.

Minister A. Roman w swej wizycie bałtyckiej nie ograniczył się do omawiania wzajemnych spraw obrotu towarowego i żeglugi, lecz dużo uwagi poświęcił zbadaniu urządzeń i pracy tamtejszych portów, jak również zapoznał się ze stosunkami gospodarczymi w tych krajach.

Przedstawicielom prasy, po powrocie Min. A. Roman oświadczył: **Ostatnia moja podróż do Estonii, Finlandii i Łotwy utwierdziła mnie w przekonaniu, że zagadnienia morskie szczególnie silnie wiążą Polskę z tymi krajami i są wdzięcznym terenem dla owocnej i zgodnej z nimi współpracy morskiej.**

Wizyta Min. A. Romana w państwach bałtyckich — jest jednym z przejawów wyraźnej troski o jak najmocniejsze węzły współpracy gospodarczej z sąsiednimi nam państwami, z którymi łączą nas nie tylko interesy gospodarcze, lecz wspólna sytuacja geopolityczna, w ogólnym układzie sił Europy.

*

Polska od morza do morza. Na wiosnę roku bieżącego Pan Prezydent Rzeczypospolitej złożył oficjalną wizytę królowi rumuńskiemu, Karolowi II, w tym samym mniej więcej czasie król rumuński był serdecznie witany i podejmowany, jako dostojny gość Polski, a ostatnio Marszałek Edward Śmigły-Rydz był obecny w Rumunii na nominacji syna króla Karola ks. Michała — na podporucznika.

Nie są to tylko objawy sąsiedniej kurtuazji, lecz stopniowe realizowania wielkiej myśli, będącej troską najszczytniejszych chwil dawnej Rzeczpospolitej — od morza do morza.

*

Prezydent Stanów Zjednoczonych F. Roosevelt o przyjaźni narodu polskiego z amerykańskim. Prezydent Stanów Zjednoczonych F. Roosevelt, po wielkiej mowie, wygłoszonej w Chicago, w której wypowiedział się za poszanowaniem praw pokoju — jakby w uzupełnieniu tej myśli wygłosił z Białego Domu przemówienie przez radio z okazji przeniesienia zwłok gen. Krzyżanowskiego na cmentarz narodowy w Arlington.

Gen. Krzyżanowski, podobnie jak Pułaski i Kościuszko, walczył o wolność Stanów.

Złożenie zwłok gen. Włodzimierza Krzyżanowskiego na cmentarzu narodowym przypadło akurat na „Dzień Pułaskiego".

To też uroczystość ta stała się wielką manifestacją dla ideałów wolności, które tak godnie w dziejach Stanów Zjednoczonych reprezentowali Polacy, jak Kościuszko, Pułaski i Krzyżanowski, a jednocześnie manifestacją na cześć Polski.

„W historycznym eposie walk ludzkości — mówił prezydent Roosevelt — o prawo stanowienia o sobie, Polska w ciągu wieków była czołowym bojownikiem o wolność poprzez walki i burze bez względu na to, czy słońce jej jasno świeciło, czy też ulegało dalszemu, chociaż przejściowemu zaćmieniu, Polska zawsze walczyła o to, by wysoko dzierżyć pochodnię ludzkiej wolności. Ponieważ posiadamy ten sam wspólny ideał wolności, łączy nas z Polską długa, nieprzerwana przyjaźń.

W zakończeniu tego przemówienia, poświęconego Polsce, prezydent F. Roosevelt jeszcze raz podkreślił sprawę, która była przedmiotem mowy, wygłoszonej w Chicago: „Powstaliśmy z ludzi różnej krwi — mówił — i różnych narodowości, ale obecnie stańmy przed światem, jako zjednoczony naród, związany wspólnym dążeniem i wspólną wolą. Polega ona na utrzymaniu ideału ludzkiego społeczeństwa, który ducha stawia powyżej brutalnej siły, ideału, który w rządach światem zastępuje siłę przez wolność".

Nietrudno odgadnąć, jakie wypadki i kogo miał na myśli prezydent Roosevelt, mówiąc o owej „sile brutalnej".

Ważne jest, że słowa te akcentował, jako przeciwstawienie do wspólnego ideału wolności, który łączy Polaków z Amerykanami.

I jeszcze jedna ważna cecha tego przemówienia. Wpłynie ono niewątpliwie na sytuację Polaków w Ameryce. Ideały wspólne ideałami, a życie życiem. Do niedawna Polak uważany był w Ameryce za człowieka zdolnego tylko do ciężkiej pracy. Ci, którzy pragnęli otrzymać pracę w biurach, nierzadko zmieniać musieli nazwiska.

*

Ludność kaszubska armii. Niezmiernie wzruszająca i serdeczna uroczystość odbyła się 17 października w Wejherowie. Oto w dniu tym ludność kaszubska wręczyła baonowi morskiemu w Wejherowie, ufundowaną z ofiar chorągiew i 11 ciężkich karabinów maszynowych. Podczas uroczystości tej Pana Prezydenta, reprezentował Minister Spraw Wojskowych, gen. Kasprzycki. Pełne wymowy było w tym radosnym dniu wejherowskim, przemówienie Kaszuby Grotha. Gospodarz kaszubski Groth, tak zakończył swe przemówienie, wygłoszone w chwili wręczania broni wojsku: „...przykazujemy wam służyć Polsce długo a wiernie.

Niech z wama jidą te wszestki mesle i uczuca, ta wiara a nadzeja, jakie towarzyszeło nam, jak me was postanowiele dla Batalionu fundować, a te meśli i pragnienia, z jakimi was Batalionowi oddali, me teros pozostaniemy.

A cebie kochany żołnierzu polski prosemy, żebys z nich zrobił stalowy wał, o jaki rozbijają sę najwiksze sztormy i abys nas — jak tego będze potrzeba — zawsze wezwał pod sztandar tej Matki Boskiej Swarzewskiej, królowy polskiego morza, której me slubowale, że tego sztandaru nie oddamy jinaczej, jak chyba razem ze życiem".

Podobnych uroczystości, w czasie których ludność cywilna składa ufundowaną przez siebie broń wojsku, odbyło się już bardzo dużo. Żadna jednak nie miała tego mocnego charakteru, nie budziła tyle serdecznego zadowolenia.

Wszystko bowiem, co tam na pograniczu naszych morskich spraw — jest wyrazem wzrastającej siły—napełnia nas radością. A cóż bardziej zdolne jest tworzyć tę siłę, jak nie serdeczne węzły ludności cywilnej z armią?

*

Promocja na „Bałtyku". Marynarce Wojennej przybył zastęp młodych oficerów. Oto w ubiegłym miesiącu na starym krążowniku „Bałtyk" odbyła się uroczysta promocja. Tak jak co roku z niezmiennym ceremoniałem nominacji, wśród dźwięku tych samych słów: „mianuję was", kilkudziesięciu młodych chłopców rozpoczęło służbę oficerów marynarki wojennej.

A służba to trudna, wymagająca hartu, oddania i całkowitego poświęcenia się sprawie. Nie tylko bowiem czeka każdego z tych młodych trud oficerskiej służby, lecz każdy z nich jest niejako bojownikiem o siłę i potęgę tej narodzonej floty.

To też słowa prymusa Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej, wypowiedziane do Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej, kontradmirała J. Świrskiego napełnić musiały ufnością serca tych wszystkich, którym sprawy te mocno ciężą na sercu.

— Melduję posłusznie, panu admirałowi — mówił prymus Szkoły, podporucznik Łukaszewski —, że wstąpiliśmy do marynarki po to, aby pracować. **I zdajemy sobie sprawę, że wartość człowieka mierzy się ilością wad, które potrafił z siebie wykorzenić".**

Młodym oficerom Marynarki Wojennej — życzymy z głębi serca owocnych wyników ich zaszczytnej pracy!

CENA 60 GROSZY

SZKWAŁ

Nr 11 LISTOPAD 1937

Dusza Gdyni

Mam w Gdyni znajomego inżyniera architekta. Mieszka na Kamiennej Górze. Idzie się do niego ulicą częściowo jeszcze rozkopaną, opadającą raptownie w dół ku spłachetkowi pola. Trud wspinania się po stromościach Kamiennej Góry nagradza się sowicie.

Przez duże, kwadratowe okna pokoju mego znajomego — oglądać można perspektywę dalekości morza. Morze, widziane stąd, jest dalekie i bliskie jednocześnie. Dalekie, bo ogarnia się je z tej wysokości jako znieruchomiałą plamę, bliskie, gdyż napełnia ów pokój atmosferą, tego rodzaju natchnienia ludzkiego, które rodzić się może jedynie wobec jego oblicza.

Pokój ów napełniony jest kształtami. Białe kartony, rozpięte na rysownicach, zawierają jakieś tylko dla inżynierskiego oka zrozumiałe linie, wymiary. Nad tymi rysownicami pochylają się ludzie. Kreślą, obliczają, poprawiają.

Na razie to tylko linie, plany i kolumny liczb. Dopiero z czasem zyskają one materialną formę, staną się mocnym i doskonałym kształtem.

Lubię przebywać w tej gdyńskiej atmosferze budowania, przysłuchiwać się tym przeróżnym projektom, dyskusjom.

W tych pracowniach młodych architektów gdyńskich, mieści się dopiero właściwy kształt przyszłej Gdyni, rozpięty jeszcze na rysownicach, pomierzony w matematycznych obrachunkach, zakreślony przez zespoły linii.

W fachowych rozmowach tych ludzi nie istnieje słowo — „teraźniejszość". Tam wszystko jest jakieś wizyjne, przyszłe, jak jasny, samotny promień wśród nocy przedziera się przez teraźniejszość — i kieruje świadomość ku temu co będzie.

Odmierzają się tam jakieś dalekie dystanse, wytycza się tam wspaniałe perspektywy, nowych ulic, biegnących wśród nowych arterii portowego życia.

Bo w wyobraźni tych młodych budowniczych Gdyni pewne puste jeszcze — dzielnice miasta lub portu — posiadają doskonałą już sylwetkę.

Mówi się po tych pracowniach dużo o reprezentacyjnej dzielnicy portu, o wielkim, wspaniałym „Domu Żeglarza", o Bazylice Morskiej, o zarysie i planie tej dzielnicy, wokół, której powstaną najwspanialsze budowle.

Oczywiście dużo również mówi się o porcie. Taki, jaki istnieje obecnie, jest za mały, za ciasny dla państwa, dla jego rosnących sił.

Port ten przyszły wysunie się aż poza Kępę Oksywską. Zamknie ją niby pierścieniem.

Na obecnych pustkowiach Oksywskiej Kępy powstanie właściwe „city", bo część mieszkalna Gdyni przesunie się w kierunku Orłowa.

Na rudawych torfowiskach, które ciągną się od portu w kierunku torów kolejowych,— wytrysną znów tafle basenów portowych. Okolica ta zaludni się gwarliwym życiem. Wyniosą się tutaj potężne budowle magazynów, fabryk przemysłu portowego.

Nawet w tej atmosferze dokładnego, matematycznego obliczania inżynierów, w tym nastroju precyzyjności — zarysowuje się zaledwie ogólny szkic przyszłego miasta.

Wiadomo tylko, że w każdej cząstce tej pracy, w każdym nowym twórczym zamyśleniu odsłania się przedziwnie mocna cecha Gdyni, Gdyni „ruchliwej i zaborczej, pochłaniającej coraz to nowe wodne zagony".

Cytowane przed chwilą słowa kojarzą się z innym określeniem min. E. Kwiatkowskiego: „Gdynia z żelaza i betonu".

W tych słowach-symbolach dźwięczy przede wszystkim nuta mocy i triumfu nowoczesnego człowieka, zakreślającego potęgą swej wiedzy i woli, mocne fundamenty i granice — dla swego i przyszłych pokoleń — istnienia.

Może właśnie urok tych rozkopanych jeszcze ulic, szkieletów wznoszonych budowli, jarzy się w młodych oczach blaskami obietnic, i może właśnie tutaj najłatwiej jest ogarnąć wyobraźnią i myślą zgłębić to, co będzie wyrazem przyszłej Gdyni.

W tym pracowitym budowaniu i wnikliwym projektowaniu, jak również w obecnym ruchliwym życiu Gdyni — trudno doszukać się elementów, które ukazać by mogły Gdynię od strony ducha człowieczego.

Budzi się czasem obawa, że ta Gdynia będzie zbyt kamienna, zbyt masywna i żelazna, aby odnaleźć w niej można było drobne choćby okruchy ducha ludzkiego, że pomierzona zostanie tylko na kamienne objekty użyteczności handlowej, obliczona na frachty, czartery, pozycje strat i zysków.

Wprawdzie taki jest ideał Gdyni — kamiennej i przeliczonej na frachty, lecz te wszystkie ważne zresztą walory portowe i morskie — nie wykreślają jeszcze całkowitego obrazu miasta portowego — w istocie swej mają polor międzynarodowości, cechę szablonu.

A przecież w kształcie Gdyni musi zamknąć się wszystko to, co jest wyrazem polskości, wszystko, co jest obrazem polskiej kultury.

W siedlisko spraw handlu, portu, interesów i trosk o dalsze bogactwo musi wpleść się jakiś nerw serdeczny.

Marynarze ze statków handlowych tęsknią po prostu za teatrem. Niestety, w Gdyni mają do wyboru kino lub knajpę. Znam takich, którzy pływając na statkach linii regularnych, — nie mając w Gdyni rodzin — tak sobie układają program pracy, aby mieć czas wolny w obcych portach. Unika się wtedy wałęsania.

Gdynia nie może być miastem poszukiwaczy złota. Jest przeszło studziesięciotysięczna. W najbliższym czasie rozpoczęta zostanie budowa „Domu Żeglarza", jednocześnie zbiera się ofiary całego polskiego społeczeństwa na Bazylikę Morską.

Lecz to jeszcze nie wszystko. Czas również pomyśleć o jakimś przybytku sztuki i kultury polskiej, o jakimś przybytku słowa polskiego — o teatrze. I to musi być teatr okazały, reprezentacyjny — nie może być gorszy od „Domu Żeglarza".

Bo teatr ów nie będzie służył akademiom lokalnym i występom gościnnym przyjezdnych artystów, będzie miał stałych, dobrych aktorów, którzy tu, na pograniczu świata — spełniać będą swe osobliwe posłannictwo.

A może nawet niejeden cudzoziemiec zajrzy choćby przez ciekawość do owego teatru, posłuchać tej dziwnej polskiej mowy.

Jeden z numerów „Kuriera Bałtyckiego" przyniósł niedawno wiadomość o tym, że w jakiejś szopie grupa młodych aktorów, entuzjastów — chciała otworzyć teatr. Przyznam się, że całą tę wiadomość przeczytałem z uczuciem palącego wstydu.

O wielu rzeczach i wielu osobach była mowa w tym reportażu z „otwarcia" teatru w Gdyni. Wspomniano tam również o jakimś urzędniku, który te sprawy ma w swym resorcie służbowym. Obawiam się, że właśnie tu leży jedna z przyczyn tego stanu. Ów przedstawiciel urzędowy od spraw kultury i sztuki jest niewątpliwie najlepszym pod słońcem człowiekiem, urzędnikiem niewątpliwie wysłużonym, ale przecież nawet J. Kaden-Bandrowski, choć bliżej teatru, bo to literat i akademik — też nie zawsze sobie z teatrami radzi.

W Gdyni nie tylko muszą być młodzi architekci, maklerzy, marynarze o walorach pionierskich — podobnie pionierskie wartości muszą mieć ci, którzy będą mogli odrobić wielkie zaniedbania kulturalne Gdyni.

Corocznie rozbija tutaj swe namioty Polska Akademia Literatury, która w Szkole Morskiej organizuje kurs wakacyjny z dziedziny kultury i sztuki. Mam wrażenie, że wdzięczniej byliby witani przez Gdynię dostojni akademicy, gdyby kiedykolwiek dali wyraz trosce o stworzenie tutaj choćby małego ogniska kulturalnego — dla samej Gdyni.

Niektórzy z mieszkańców Gdyni, ci uprzywilejowani jeżdżą często z Gdyni do teatrów w Warszawie. Dość dziwne może, ale tak rzeczywiście jest. Lecz tych jest mało. Większa natomiast ilość jeździ do teatru do Gdańska — i nie należy ich za to potępiać, posądzać o brak potriotyzmu.

Sprawa teatru, to jeden tylko z bardziej jaskrawych przykładów — można ich wyłuskać więcej.

Nie należy jednak wobec tego problemu nowego miasta stwarzać atmosfery biadolenia.

Gdynia jest młoda, silna i ambitna. Na pewno potrafi równie w tempie amerykańskim i tę bolączkę złagodzić.

Obraz spraw, zakreślających granice jej wartości handlowej i portowej — zyska niewątpliwie nowy, jasny rys, — rys Gdyni nawskroś prześwietlonej polską kulturą duchową, promieniującej na zewnątrz siłą tej kultury.

Każde miasto ma swój charakterystyczny, odrębny wyraz — swe duchowe oblicze.

Gdynia dopiero dojrzewa — dlatego zawcześnie jest mierzyć jej wartości, wypływające z dorobku najwspanialszych przejawów duszy ludzkiej. Jest jednak w dojrzewaniu tego miasta jakaś moc zawrotna, właściwa młodym organizmom łatwość przyswajania sobie wielkich cech.

Dusza Gdyni wyłoni się z ogromu masywów żelaza i betonu, zespoli w sobie cechę przestrzeni i wolności, będzie zwierciadłem tęsknoty ku doskonałości.

Stanisław Zadrożny

Studium handlu morskiego za granicą

Handel morski składa się niemal z tych samych zasadniczych działów, co i handel ogólny w szerszym tego słowa znaczeniu, wobec tego nie może być ujęty w programie wykładów, jako przedmiot odrębny. Wchodzi bowiem tutaj cały szereg działów, które pomimo, że się wzajemnie zazębiają, wymagają jednak każdorazowo innego ujęcia, np. z punktu widzenia prawnego, praktycznego, transportowego itd. itd. Dlatego też całość przedmiotu rozkłada się na szereg poszczególnych przedmiotów na wszystkich latach studiów.

Jeżeli chodzi o zbadanie sposobu wykładania handlu morskiego, to sądzę, że będzie najlepiej, jeśli rozpatrzymy program studiów Wyższego Instytutu Handlowego w Antwerpii, który posiada na trzecim roku studiów w dziale specjalizacji sekcję morską, pomijając już to, że całość organizacji studiów idzie wyraźnie w kierunku podkreślenia znaczenia handlu morskiego.

Instytut w Antwerpii, a szczególnie jego sekcja morska, cieszy się opinią bardzo dobrej uczelni. Składa się na to cały szereg czynników. Przede wszystkim jest to wyższa szkoła handlowa, bodaj najstarsza w świecie, mająca za sobą bogate doświadczenie i chlubną tradycję.

Program wykładów jest tu tak ułożony, szczególnie jeśli chodzi o dział nauk handlowych, że teoria ogranicza się tu do minimum, niezbędnego do zrozumienia całości, którą się dokładnie poznaje przy ćwiczeniach praktycznych, stanowiących znacznie większą część ogólnej ilości godzin wykładowych. Wielkim ułatwieniem tego rodzaju prowadzenia wykładów jest stosunkowo mała ilość studentów. Można przyjąć, że na pierwszym roku studiów jest średnio 100—120 studentów. Nauka o handlu, praktyczna czy teoretyczna, prowadzi się w dwóch grupach po 50—60 osób każda. przez dwóch profesorów, po jednym dla grupy, co bardzo ułatwia utrzymanie bezpośredniego kontaktu studenta z profesorem, daje możność stałej kontroli prac studenta i podnosi wartość zajęć praktycznych. Program wykładów w oficjalnym wydaniu nie uwzględnia podziału na zajęcia praktyczne i teoretyczne, moim zdaniem, zupełnie słusznie, nauka o handlu bowiem prowadzona tu jest nieomal wyłącznie metodą zajęć praktycznych.

Instytut w Antwerpii już na I i II roku studiów ogólnych uwzględnia w swoim programie dział handlu morskiego i to nawet w dość szerokim zakresie. Nie istnieje wprawdzie tu podział, jaki jest stosowany w polskich wyższych uczelniach na drobne poddziały jednego zasadniczego przedmiotu i wyszukiwanie nazw dla tych przedmiotów, jak np. arytmetyka handlowa, polityczna, analiza matematyczna itd. itd., lecz całość przedmiotu, ujęta pod nazwą: „bureau et arithmétique commerciale" jest bardzo szczegółowo wyczerpana przez jednego profesora na jednej ze wspomnianych grup. Nauce o handlu poświęca się na I roku 2 godziny tygodniowo wykładów, na II roku — 10 godz. tyg., nie licząc innych przedmiotów, mających ścisły związek z tym przedmiotem. Trzeba dodać, że przedmiot ten jest uważany za najważniejszy i posiadający najwyższy współczynnik przy ocenie prac na kolokwiach, przy egzaminach rocznych lub dyplomowych. Profesorowie, byli wychowankowie Instytutu, ludzie, utrzymujący stały kontakt z działem życia gospodarczego, który stanowi przedmiot ich wykładów, zajmujący często stanowiska w Izbie Handlowej, Radzie Portu, Radzie Giełdy, w Instytucjach Rozjemczych, Rzeczoznawców itd. itd. dają gwarancję, że wykłady ich, nawet w dziale teoretycznym, należycie uwzględniają wymogi chwili bieżącej. Z tego wszystkiego widzimy, że warunki i system nauczania, całkiem słusznie, uważane tu są za wzorowe. Należy podkreślić, że większa część profesorów i z innych przedmiotów rekrutuje się z praktyków.

A więc, jak zaznaczyliśmy, na I i II roku zaczynają się już studia handu morskiego. Po krótkim zarysie teoretycznym, poprzedzającym jeden lub kilka wykładów praktycznych, profesor od razu przystępuje do ćwiczeń praktycznych, dając przykład, bardzo często wzięty z życia praktycznego jakiegoś dużego przedsiębiorstwa, domu handlowego itp. Student przerabia całkowitą operację handlową, poczynając od zakupienia towaru na rynku zamorskim aż do uskutecznienia sprzedaży na innym rynku o innych warunkach i zwyczajach tranzakcji handlowej lub też odwrotnie, zakupuje na rynku wewnętrznym, a sprzedaje na dalekich rynkach zamorskich.

Przy tym poznaje on wszystkie kolejne stadia operacji, jak czynności pośredników, domów składowych, spedytorów, maklerów, kapitanów statków, banków akceptacyjnych, agentów ubezpieczeniowych, rzeczoznawców itd., wypełniając zaś wszystkie dokumenty handlowe, jakie przy wykonaniu operacyj się spotykają, a więc kontrakt kupna - sprzedaży, konosament, polisa asekuracyjna, korespondencja handlowa, odnosząca się do tranzakcji, itd., zaznajamia się z czynnościami wszystkich biorących udział w tranzakcji osób.

Całkowitą operację handlową musi student zaksięgować i zbilansować, ma się rozumieć pod kontrolą profesora. Oprócz tego i prócz działu arytmetyki handlowej, student oblicza cenę kupna, sprzedaży, asekurację morską i magazynową, frachtu, pośrednictwa, komisowego, składowego itd.

Przy przerabianiu jakiegoś konkretnego przykładu, np. zakupie partii pszenicy w Rozario, kawy w Santos itd. profesor od razu podaje warunki kontraktów kupna, sprzedaży, asekuracji, zafrachtowania i w ogóle wszystkich zwyczajów handlowych danego rynku importowego lub eksportowego. Wypełnienie odnośnych dokumentów handlowych jest ściśle kontrolowane przez profesora.

Oprócz tego w teoretycznej części wykładu ujęte są pojęcia: maklera, spedytora, ubezpieczenia morskiego i lądowego, składów i magazynów portowych, kontraktów kupna - sprzedaży itd. itd.

Już po I roku student ma dostateczne pojęcie teoretyczne i praktyczne, oczywiście w ogólnym ujęciu, o handlu morskim. Ubezpieczenia morskie są uwzględnione bardzo obszernie w programie już na I roku, polisy, warunki polis, różnego rodzaju awarie według zasad polisy londyńskiej, paryskiej, antwerpskiej i hamburskiej są wykładane w zakresie bardzo szczegółowym.

Na II roku studiów wiadomości, nabyte na I roku, są pogłębiane, tu się przechodzi bardziej szczegółowo warunki najważniejszych wzorów kontraktów i stosowanych lokalnych zwyczajów w tranzakcjach handlowych według krajów (import i eksport) lub poszczególnych branż towarowych, jak: zboże, skóra, kauczuk, bawełna, kawa itd. Tu znowu studenci przerabiają samodzielnie lecz pod kontrolą profesora całkowitą operację od zakupu towaru aż do sprzedaży i pogłębiają przy okazji wiadomości co do czynności wszystkich osób, biorących udział pośredni lub bezpośredni w danej tranzakcji. Na II roku studiów, ze względu na mniejszą ilość studentów, średnio po 60—70 osób, istnieje już tylko jedna sekcja i jeden profesor z nauki o handlu. Ale jednocześnie dochodzi prawo handlowe, które podchodząc z innego punktu widzenia, omawia uprawnienia i obowiązki wszystkich wymienionych osób, biorących udział w handlu morskim. Oprócz tego przy nauce ekonomii, prawodawstwa celnego i fiskalnego, towaroznawstwie studenci nieraz się spotykają z pojęciem i czynnościami wymienionych osób. Jed-

nym słowem, po 2-letnim kursie student ma pojęcie o handlu morskim nawet w dość szerokim zakresie.

II rok studiów zwraca już uwagę na szczegóły. Główny nacisk kładzie się tu na prawo morskie, które ujmuje w węższe ramy z punktu widzenia prawnego pojęcie, zadania, uprawnienia i odpowiedzialność: maklera, tow. ubezpieczeniowego, agenta ubezpieczeniowego, tow. transportowego, tow. spedycyjnego itd. itd.

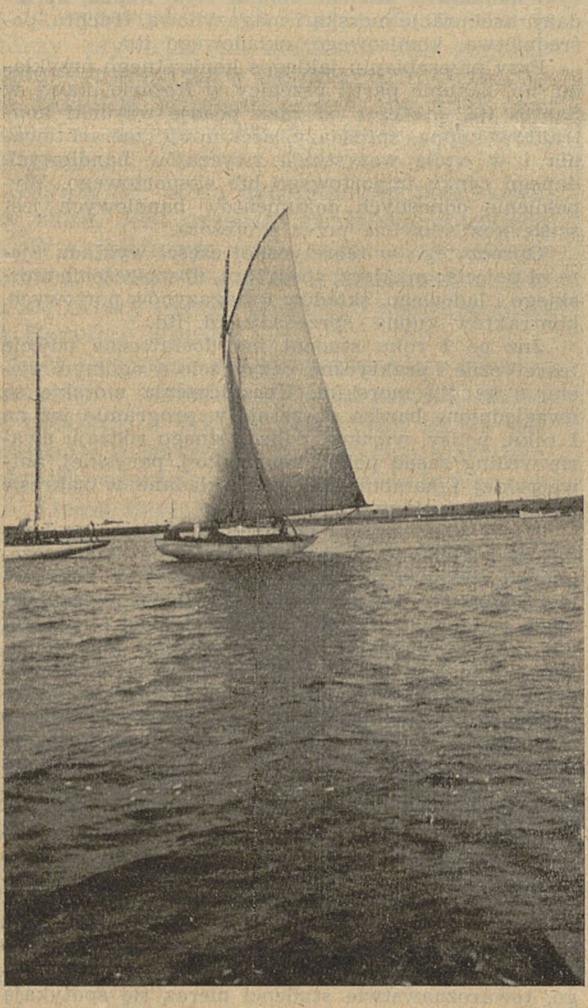
Następnym przedmiotem, wykładanym na II roku (sekcja morska) jest: porty krajowe i zagraniczne. Tu pogłębiają się wiadomości z zakresu dostępu i dróg komunikacyjnych z głębi kraju do portu, zagadnienia transportowe, fracht, składy portowe, cło itd. Wreszcie ostatnim, uzupełniającym wiadomości już zdobyte, jest: eksploatacja handlowa statku, gdzie się znowu spotykają te same czynniki, lecz w innym ujęciu, a więc: połączenia komunikacyjne z portem, prawa i obowiązki kapitana i załogi statku, prawa i obowiązki tow. transportowych, kwestia wynajęcia lub nabycia statku, pojęcie konosamentu, warantu itd. itd.

Tu prowadzenie wykładów, gdzie jest 15—20 studentów w sekcji nie sprawia żadnej trudności. Osobisty kontakt studentów z profesorem nie pozostawia nic do życzenia. Zwiedzanie zaś parogodzinne w każdym tygodniu poszczególnych działów gospodarki handlowej i życia portowego uzupełniają nabytą wiadomość w takim zakresie, że „Liciencié en sciences commerciales et maritimes" może śmiało uchodzić za najlepiej przygotowanego do wzięcia udziału w praktycznym życiu handlu morskiego. Na ogół też „antwerpijczycy" nie mają trudności w znalezieniu zastosowanie swoich wiadomości w życiu; w Polsce łatwo wytrzymują konkurencję w porównaniu z wychowankami krajowych szkół handlowych, szczególnie, jeżeli chodzi o wypełnienie „kadr morskich".

Antoni Makarski

Nerw utajony

Kiedy się czyta książki Conrada o morzu — epopeję pogoni człowieka za pięknem, które w świecie ze szczególną siłą właśnie w morzu się objawia, trudno się oprzeć uczuciu goryczy. Książki te pisał Polak. A wibrował w nim i szumiał melodiami morskimi nerw żeglarski, przedziwny rdzeń, wokoło którego w każdym narodzie osiada żywymi mięśniami czynów tęsknota do wielkości. Wyczuwa się ten nerw w utworach Conrada, zespolony, zestrojony harmonijnie z całym światem żeglarskim. I gorycz sączy się z istnienia tej harmonii.



Jacht wychodzi na morze

Bo Conrad, odnosi się to wrażenie, odkąd zaczął być żeglarzem, przestał być Polakiem. Pozbawiony polskiej bandery na morzu, przystał duchowo do narodu, który banderę posiadał. Gdyby był tworzył epopeję ziemi, żadna siła w świecie nie uchroniłaby go od nostalgii, nie wykorzeniłaby zeń płomieni, jakie przenikały polskich autorów, gdy tknęli myślą i sercem polską ziemię. Bandera, zapewne. Ale gdybyż to było tylko kwestią bander. Gdyby to było skutkiem pewnej luźności psychiki Conrada, która, jak gleba zbyt często poruszana bronami zdarzeń, nie była w stanie utrzymać w sobie ziarn twórczej polskości. Gdyby tak było, możnaby przełknąć gorycz i zapomnieć o niej. Może istotnie mowa angielska była dla Conrada statkiem, który wynajął, by nim żeglować po morzach w swej twórczości? Tylko, czy nie nazbyt swojsko czuł się na tym statku?

Tęsknota do morza nigdy właściwie nie była dla Polaków tym żywym, obnażonym nerwem, którego dotknięcie nurtem wypadków wprawia cały naród w drżenie, w ów niepokój, jaki poprzedza mocarstwowe epoki państw. Bo morze nie zdawało się być naszą koniecznością narodową, odrębne od przeciętnego typu polskiego postacie żeglarzy, rzadko pojawiały się w naszej historii, w ogólnej masie były strumyczkami przebijającymi się ku morzu i niknącymi w nim.

Czyżby Polacy nie mieli nerwu żeglarskiego? Zdarzenia dziejowe nie zawsze obejmują wszystkie momenty wyrażające całość duchową narodu.

Jakże klasycznym typem Polaka był Chrobry, bijący w rzekę słupy graniczne. Zamykający tymi uderzeniami, okrzepły kształt wielkości polskiej w kształcie ziemi, którą będzie można nasycić pracą i ciałami. Był to pierwszy moment dziejów, czyn fundamentalny, symboliczny. Od fundamentów, jak każda trwałość musiała się poczynać i trwałość polskiego państwa.

Wbito słupy graniczne. Wytyczono widome granice, mit namacalny, którego można strzec, osłaniać piersią, murem piersi na rubieżach granicznych. Szczytna to rola. Polacy byli zawsze narodem żołnierzy, zawsze, mimo swych wszystkich narodowych wad umieli stawać z zaciekłym męstwem do obrony. Właśnie do obrony.

Cóż, morze nie miało cech trwałej granicy. Bronić je można było tylko zdobywaniem. Toczyło się ku brzegom szaro-zielonymi, szafirowymi, ołowianymi zwałami fal, łamało z hukiem i rozlewało się sycząc na piasku srebrnymi płatami spienionej wody. Ach te zacieki morskie. Raz krótsze, raz dłuższe, idące i cofające się, urastające do rozmiarów ta-

ranu i opadłe kałużami ciszy. Miniaturowy dogmat zmienności żywiołu, objawiany bezustannie oczom patrzącym.

Jakże taki żywioł zmienny, żywioł niepewny, rozkołysany, wściekły, metaliczny, a chłonny, mógł uwięzić myśl polską, co stąpała zawsze żołnierskim krokiem po twardej ziemi, co dłońmi musiała wyczuwać jej żywy, realny kształt, łącząc się z nią poprzez stalowe serca pługów?

I na próżno dzieje polskie czekały na drugi moment, kiedy od słupów granicznych [illegible] odbiwszy się, odpłynie polska myśl, tęsknota i [illegible] w obszar morskiego żywiołu, kiedy rozko[illegible], razem z nim odnoszona w przestrzenie, jak o[illegible]odzić będzie ku obcym ziemiom, osadzać na nich swe barwy i wracać.

Nawet problem emigracyjny, wyrosły na podłożu różnych przyczyn, spełniał się tylko w ciągłym przerzucaniu się Polaka z roli na rolę. Emigranci przebywali morza, jak niezrozumiałe, płynne koszmary. Przebywali, jak pnie wierzb przebywają wielką powódź rozlaną wokoło i zaczepiwszy się wreszcie gałęziami o ziemię obsychają na niej, ukojone. Otrząsali z siebie emigranci pył morza, groźne muśnięcia przestrzeni i znów łączyli się z ziemią, obcą, ale zawsze ziemią, pługiem i ostrzami karczujących toporów.

Tak było bardzo długo i tak było jeszcze bardzo niedawno. Pogasły w psychice mas nieliczne meteory ludzkie, zapalone myślą o morzu, owi Arciszewscy, Beniowscy i inni, których dobrze nie znamy, jak wogóle dobrze nie znamy tych wszystkich z przeszłości, co byli w wędrówkach dziejowych mas, kotem, który chodzi własnymi drogami.

Doskonałym sprawdzianem zainteresowań i namiętności narodu jest jego literatura i te kompleksy wiedzy, czy wyobrażeń, jakie tworzy ona w myślach czytelników. W krwi świadomości każdego Polaka tkwiły koń i szabla, warowne grody, tarcze, miecze, lemiesze, stepy z kurhanami, zagony konne i łowy. Każdy przeciętny człowiek jeszcze do niedawna mógł sobie wyobrazić z łatwością tylko owe szarże i wojny, zdobywania grodów, mosty zwodzone, rycerskie turnieje, krwawe słońca i burzany po stepach, marsze, biwaki, podróże kupieckie, eskapady leśne, poszóstne karoce, karczmy przydrożne i wiele innych pięknych, potrzebnych, związanych z drogami ziemskimi rzeczy, związanych z przebywaniem na tarczy ziemi. Na tarczy, po której stąpało się i na której się umierało, do której przykładało się ucho, by usłyszeć, jak bije serce narodu, jak śpiewają kości zmarłych wojowników, z których wyrosną zboża i drzewa i będą szumiały do wtóru nowym walkom. Ziemie innych narodów szumiały im także melodią morską.

A cóż mogło wyrosnąć, myślano, z odmętów morza? Nikły i cichy ciała w nich pogrzebane, w głębiach tak wielkich, tak niepojętych, których niepodobna rozkopać, w których niepodobna znaleźć starych kości i starych oręży.

Powstawały mity ziemi, mity gór, lasów, zbóż i rzek. A mit morski, obcy i daleki, przypływał tylko czasami gdańską wódką, gdańskim zegarem, lub dębową szafą. Wcielenie dosyć dziwaczne, ale wystarczające ludziom owych czasów.

Zaciążyło nad myślami i wyobrażeniami przeciętnego Polaka o morzu, przekleństwo namiastki prawdy morskiej. Zaczął krążyć w literaturze opar morszczyzny warzonej z recept zawsze jednakowych i zawsze jednakowymi sposobami. Słaniał się po stronach książek i mózgach ludzi, którzy je wchłaniali, lśniący od wyświechtań upiór banału.

Morze biło o brzegi i szumiało, groźniej lub ciszej, zależnie od swego nastroju. Nad wodą latały mewy, po wodzie pływały białe żagle, podobne zawsze, ptakom, co siadły na wodę. Pięknie było, tylko, że żaden Mefisto nie podszepnął starzejącemu się polskiemu Faustowi, spoglądającemu na morze że te żagle to młodość i wielkość. Że one nie tylko wyglądają jak ptaki, ale, że napina się w nich, pasja żeglarska, dająca oddech innym narodom, miłość przestrzeni niczym nie ograniczonej, a przeto wrogiej krokom starości. Że te żagle muszą przypominać o przegapionych możliwościach dziejowych.

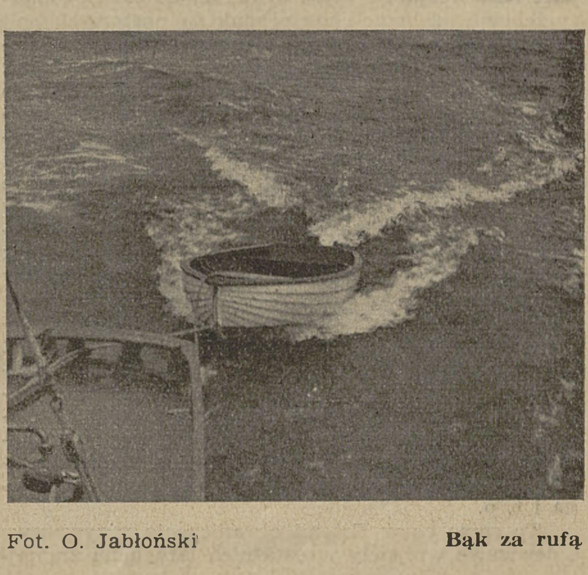
Pełne morze było zawsze albo błękitne, albo czarne, jak samo piekło. Wiatr zawsze chichotał i łamał maszty, pod niebem również błękitnym, lub czarnym w złote zygzaki błyskawic. W wodę wpadało oko cyklonu, statek tonął, a rozbitkowie siadali na tratwy, po czym wszystkie tonęły, i zostawała jedna z bohaterem powieści, piękną kobietą oraz jego towarzyszami. Rozbitkowie pływali i pływali, robili filtry do słodkiej wody z luf pistoletowych, butelek wyłowionych w morzu i ogieńka rozpalanego na tratwie. Woda parowała wolno i równie wolno się skraplała, a tymczasem rozbitkowie z językami opuchłymi z pragnienia toczyli błędnym spojrzeniem po horyzoncie. Kiedy już było bardzo źle, kiedy zjedli wszystkie dwugramowe porcje sucharów ze skrzyneczki, jaką przed utonięciem statku zabrał jakiś podróżny, myśląc, że zawiera złoto, (o błogosławiona omyłko!), kiedy więc już było tak źle, że rozbitkowie zaczęli przemyśliwać o befsztyku tatarskim z ciała bliźniego, pojawiał się zbawczy żagiel.

Na pokładach statków odbywały się wiecznie te same uroczystości. Majtek właził do bocianiego gniazda i krzyczał: „ziemia!", rudobrody kapitan, dziwne, że w książkach zawsze kapitanami bywali Szwedzi, albo Anglicy, a podróżnymi Polacy, rudobrody kapitan wychodził na pokład, wyjmował fajkę z ust, spluwał za burtę i przykładał do oczu rozsuwaną lunetę, albo robił nad oczami daszek z dłoni. I patrzył. Podróżnych zaś przejmował radosny dreszcz wzruszenia, wreszcie będą mogli zejść na jakąś ziemię. I słusznie, bo przecież podróżnymi byli Polacy.

Patrzmy w teraźniejszość, patrzmy uważnie. Bo przybywa nam mit, który obok mitu ziemi powinien wziąć w posiadanie naszą pasję narodową. Zwiastuje go ów dziwny niepokój, owa gorycz i wyrzut sumienia z powodu bezużytecznie minionych dla polskiej idei morskiej, wieków. Patrzmy w teraźniejszość. Rozpoczynają się gorączkowe poszukiwania utajonego nerwu żeglarstwa. Niełatwo będzie go znaleźć i obnażyć, by dotykał go nurt zdarzeń walący w przeszłość nad naszym życiem.

Może ten nerw nie istnieje w nas zupełnie?

Po iluż lądach, po iluż wyspach, stepach, puszczach wądrowali Polacy, gnani instynktem przestrzeni. Kondotierzy obcych wolności i obcych konkwistadorskich dążeń. Niech odpowiedź na pytanie o żeglarski nerw dadzą owi Polacy, żeglujący przez wieki po tylu odległych lądach. **Juliusz Znaniecki**



Fot. O. Jabłoński **Bąk za rufą**

Polska a państwa bałtyckie

Do łańcucha przyjaznych stosunków sąsiedzkich, wiążących Rzeczpospolitę z państwami bałtyckimi, przybyło nowe ogniwo w postaci odwiedzin naszego ministra przemysłu i handlu, p. Romana w Estonii, Finlandii i Łotwie. Znamiennym szczegółem w danym wypadku było to przytem, że p. minister udał się do estońskiego Tallina morzem, na pokładzie znanego dobrze w portach bałtyckich „Cieszyna", co niewątpliwie podkreślało, że sąsiedztwo nasze z państwami bałtyckimi nie redukuje się do szczupłego stosunkowo odcinka granicy lądowej polsko-łotewskiej, ale poprzez morze rozciąga się na linie brzegowe tych państw, ogniskując się zwłaszcza w portach, powiązanych stałymi liniami żeglugowymi z naszą młodą, a tak żywiołowo rozwijającą się Gdynią.

P. minister Roman zwiedził w sąsiedzkich republikach te przede wszystkim gałęzie produkcji, które najwięcej miały cech charakterystycznych dla danych środowisk, a więc kopalnie łupka bitumicznego i wytapianych zeń materiałów pędnych w Estonii; dalej centrum przemysłu drzewnego w Finlandii, będącej największym w Europie producentem drzewa i jego pochodnych, a wreszcie budowaną obecnie zaporę wodną na rzece Ogrze, jaka dostarczyć ma energii elektrycznej całej niemal Łotwie. Ponadto przeprowadził p. minister szereg rozmów z przedstawicielami przemysłu, handlu i finansów w odwiedzanych przez się krajach, co niewątpliwie przyczyni się w przyszłości do ożywienia obrotów towarowych pomiędzy nami a naszymi północnymi sąsiadami.

Obroty te w danej chwili nie należą do zbyt ożywionych, zarówno wskutek ograniczeń przywozowych i dewizowych, istniejących i w Polsce i w dwu z trzech wymienionych republik bałtyckich, w Łotwie i Estonii, — jak i wskutek podobieństw struktury gospodarczej zespołu państw, o jakim tu mowa, będących na ogół organizmami rolniczo-hodowlanymi jak i Polska, a różniących się od niej jedynie brakiem bogactw naturalnych takich, jak węgiel, nafta, rudy żelazne i cynkowe i t. p.

Najkorzystniej — z naszego punktu widzenia — układają się nasze obroty towarowe z Finlandią, gdzie znajdujemy rynek w zasadzie wolny pod względem kontyngentowym i dewizowym, z jedynym ograniczeniem co do węgla, którego 75% nabywa Finlandia w Anglii. Węgiel więc dostarczać możemy Finlandii tylko w pozostałej czwartej części jej rocznego zapotrzebowania; ponadto zaś eksport nasz obejmuje koks, cynk, żelazo oraz produkty żelazne i żeliwne obok produktów naftowych, soli i sody, zbóż, paszy, przędzy wełnianej, tkanin i odzieży, wyrażając się ogółem kwotą 17 milionów zł, jak np. w r. ub. Import nasz z Finlandii sięga niespełna 10% tej sumy, składając się z papieru i tektury, złomu i surówki żelaza oraz ryb słodkowodnych i śledzi. Poza tym pomocna się nam staje Finlandia w dziedzinie, która u nas w kraju nie stoi jeszcze na dostatecznym stopniu rozwoju, a mianowicie w dziedzinie budowy statków. Dwa tysiąctonnowce buduje więc dla nas Finlandia na swej stoczni w Abo; mają one służyć do przewożenia drobnicy pomiędzy portami bałtyckimi.

Obroty towarowe polsko-estońskie z natury rzeczy mniejsze są od polsko-finlandzkich. Eksport nasz nie dochodził do 2½ miliona złotych, obejmując produkty naftowe, żelazo i stal, materiały wybuchowe na użytek kopalń, cukier i t. p. — na import nasz z Estonii, przekraczający nieco 1½ miliona zł, składają się ryby słodkowodne, przędza bawełniana oraz przetwory takie, jak galalit, kazeina i t. p.

Te same co w Estonii ograniczenia przywozowe i dewizowe wpłynęły w ostatnich latach na zmniejszenie się do 10% niespełna obrotów towarowych polsko-łotewskich, które jeszcze w r. 1929 wynosiły około 90 milionów złotych. Obecnie obroty te — mimo wiążącego oba państwa traktatu, opartego na klauzuli największego uprzywilejowania — dokonywują się w drodze bezpośrednich kompensat, przy czym eksport pols[illegible] zaspakaja potrzeby naszych sąsiadów w zakres[illegible] węgla, soli, drzewa liściastego, chmielu, lnu, sk[illegible] t. p.

Dotychczas[illegible]sz handel wzajemny z państwami bałty[illegible]mi jest więc, jak widzimy, dość ograniczony — niemniej na przyszłość spodziewać się możemy pewnego ożywienia w tej dziedzinie życia gospodarczego, biorąc pod uwagę, że kryzys gospodarczy, z którego Polska zaczyna wychodzić, minął już dawno zarówno w Estonii, jak i na Łotwie, a Finlandia nie przeżywała go zupełnie. Już więc w r. b. dostrzegamy niewątpliwy wzrost obrotów towarowych, a nadzieje na przyszłość tym bardziej są uzasadnione, że zarówno Polska ma szereg produktów, dla których naturalnym terenem zbytu mogą być rynki bałtyckie, jak i — nawzajem — w państwach bałtyckich znaleźć można niejeden produkt, któryby można było ulokować na rynku polskim. Wreszcie w dalszym rozwoju naszego współżycia gospodarczego można myśleć o współpracy Polski i państw bałtyckich w dziedzinie żeglugi, jak i w stosunku do rynków trzecich, a więc o wspólnym docieraniu do odbiorców zamorskich; nie bez korzyści przy tym dla naszego młodego handlu międzynarodowego byłby ten bodaj fakt, że kupiec fiński ma już ustaloną markę solidnego pod każdym względem.

Zresztą współżycie nasze z północnymi sąsiadami korzystne być może dla nas nie w tym jednym tylko kierunku. Nie zawsze miarodajna będzie liczba ludności jedynie i rozległość terenu, — niekiedy i od mniejszego liczebnie sąsiada nauczyć się czegoś można, zwłaszcza jeśli sąsiad ów na swym szczuplejszym obszarze gospodarki narodowej osiąga lepsze od nas wyniki. Czytelnik „Szkwału" w szeregu artykułów, poświęconych naszym sąsiadom nad Bałtykiem, spotkał się niejednokrotnie z uwagą, iż gospodarcze ich osiągnięcia stoją na wyższym niejednokrotnie poziomie, niżeli nasze. Nie chcemy tu powracać raz jeszcze do przytoczonych już danych cyfrowych, ani do przeprowadzanych porównań, ale nie będzie rzeczą zbędną — jak sądzimy — podkreślenie osiągniętego przez Finlandię, Estonię i Łotwę powszechnego dobrobytu ludności, choć każde z tych państw dobrobyt ten osiągnęło różnymi drogami i w warunkach coraz to innej gospodarki narodowej. W Finlandii więc gospodarka ta oparta jest na przedwojennych wzorach kapitalistycznego liberalizmu, nie ma tam ani ceł prohibicyjnych, podatki są bardzo niskie, bilans handlowy jest aktywny, a jedynym brakiem, na jaki może się Finlandia uskarżać, zresztą narówni z Estonią i Łotwą, jest brak rąk roboczych tak dotkliwy, iż niewykwalifikowany robotnik zarabia tam przeszło złotego za godzinę pracy. Jeśli chodzi o ustrój polityczny, panuje w Finlandii najdalej idący demoliberalizm, jak najszczęśliwiej kojarzący się z bardzo konserwatywnym układem życia i obyczajowością.

Na Łotwie z kolei wszystkie niemal większe przedsiębiorstwa zostały zetatyzowane, w zakresie zaś własności rolnej przeprowadzono, jak i w Estonii, bardzo daleko idącą reformę rolną z maksimum 50-hektarowem, dzięki czemu utworzono republikę niemal wyłącznie chłopską, z większością społeczeństwa wielce zadowoloną ze swej doli, tym samym uodpornioną najzupełniej na wszelkie wpływy, jakieby dochodzić mogły z poza wschodniej granicy. Uodporniła również chłopa łotewskiego przeciw jakiejkolwiek propagandzie niemieckiej wielosetletnia



Fot. J. Siennicki **Nadchodzi sztorm**

zależność od t. zw. bałtyckich baronów, którym Stefan Batory jeszcze zarzucał nieludzkie traktowanie swych pańszczyźnianych poddanych.

Estonia wreszcie stanowi republikę demokratyczną z rządem autorytatywnym o konstytucji bardzo zbliżonej do naszej, zaludniona, również jak Łotwa, przez naród chłopski, równie jak i łotewski uodporniony na wpływy wschodnie i zachodnie, a tak bardzo przywiązany do swej niepodległości, że prócz wojska regularnego ma jeszcze Estonia 80-tysięczną armię ochotniczą. Wobec ludności całego kraju, wynoszącej około 1.2 miliona, jest to odsetek niezmiernie wysoki.

Jeśli dodamy, że Estończycy żywią dla nas przyjaźń niezmienną od pierwszych lat swego państwowego istnienia, że życzliwość dla nas Finlandii coraz wzrasta, a wreszcie, że w łotewskich kołach wojskowych mamy licznych i szczerych przyjaciół obok poważnych sympatii śród społeczeństwa cywilnego— wyczerpiemy bodaj w ten sposób całokształt stosunków naszych z tymi trzema państwami, jak i najpobieżniejsze bodaj przedstawienie tych walorów, które budzić by w nas powinny rzetelne uznanie dla ich trudu dnia codziennego i nieprzepartej woli niepodległego istnienia. Spośród nich Finlandia jedynie, przez stulecia zjednoczona ze Szwecją, korzystać mogła z dobrodziejstw względnego samorządu, a tylko w okresie krótkim stosunkowo zaznała, czym być może ucisk obcego najeźdźcy. I Estończycy i Łotysze przez ciąg długich wieków skazani byli na spożywanie czarnego chleba niewoli zarówno politycznej, jak i społecznej. W obecnym stanie rzeczy wszystkie te trzy narody ocenić mogą łatwiej niż jakiekolwiek inne — i uznać za swoje — odwieczne hasła Polski: „wolni z wolnymi, równi z równymi".

Na hasłach tych, niezmiennie w nas tkwiących, opierać chce i będzie zawsze Polska stosunki swe ze wszystkimi sąsiadami — bliższymi i dalszymi.

Stanisław Poraj

Konferencje żeglugowe

Konferencja żeglugowa jest to umowa między **liniami żeglugowymi, mająca na celu, przy zakreśleniu terenu działania poszczególnych linij, dotrzymanie ruchu okrętowego między określonymi portami załadowczymi, a portami przeznaczenia, według ustalonych warunków przewozu i taryf, z zastosowaniem systemu rabatowego.**

Linie, należące do danej konferencji, mogą zawsze konkurować między sobą lepszą obsługą komunikacji, przez n. p. zastosowanie szybszych lub specjalnych statków. Jeśli chodzi o akwizycję towarów, opartą na stawkach frachtowych konferencyjnych, linie mają również wolną rękę.

Konferencja ma zakreślony swój teren działania i ustala porty załadowcze i porty przeznaczenia. Terenem działania n. p. Konferencji do Centralnej Ameryki jest wyłącznie ta strefa, tak, że w swej drodze nie zawijają okręty do portów Zatoki Meksykańskiej, ponieważ istotą konferencji jest przewóz towarów z Europy wyłącznie do Centralnej Ameryki, z daleko posuniętą specjalizacją terenową.

Towary są przewożone między portami, będącymi w sferze działania konferencji na podstawie taryf t. zw. konferencyjnych, w których są ustalone od każdego towaru opłaty za przewóz morski zwany frachtem. Stawki frachtowe są uzależnione od

rodzaju i natury towaru (inny fracht za cenne sukno, inny za tarte drzewo, od koniunktury gospodarczej, (obecnie w związku z poprawą gospodarczą frachty mają tendencję zwyżkową), od odległości przewozu, (niższa n. p. z Europy do Singapoore, niż do Shanghai), od kosztów wyładunku i manipulacyj w portach wyładowczych, które musi pokrywać właściciel statku. Stawki frachtowe są obliczane od wagi, objętości i wartości. W notowaniach frachtu morskiego występuje popularny termin „w opcji statku" (in ship's option), który oznacza, że makler okrętowy pobiera fracht za dany towar, którego stawka frachtowa jest podana za wagę lub kubaturę, zależnie co daje wyższy fracht, więc n. p. stawka za sukno na Daleki Wschód wynosi n. p. 45 — szylingów za 1000 kg lub 1 metr kubiczny; ponieważ 1 tona sukna posiada objętość ¾ metra kub., oblicza się fracht za przestrzenność towaru.

Stawki frachtowe są najniższym, jednolitym notowaniem kosztów przewozu morskiego, biorąc za punkt wyjścia tak zwane **zasadnicze porty** europejskie (base, terminal ports). Są to w większości wypadków porty zachodnio-europejskie, jak Le Havre, Antwerpia, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Brema oraz główniejsze porty angielskie, jak Londyn, Southampton, Liverpool, Glasgow, Hull. Porty bałtyckie Kopenhaga, Göteborg, Oslo są też uznane przez wiele konferencyj za zasadnicze przez to, że obsługiwane są przez linie narodowe, które zajęły odpowiednie stanowisko w poszczególnych konferencjach.

Gdynia została uznana również przez wiele konferencyj za port zasadniczy.

Oprócz portów zasadniczych istnieją **porty drugorzędne** (outports), z których taryfy przewidują notowania frachtowe wyższe o odpowiedni **dodatek strefowy** (range additional, preterminal additional). N. p. w Konferencji do Indyj Brytyjskich, Hamburg jest uznany za port zasadniczy, zaś Gdynia dotychczas jest portem drugorzędnym; w wypadku więc załadunku w Hamburgu do Bombaju płaci się za dowóz n. p. 60 — szylingów za tonę, zaś w razie załadunku w Gdyni 60 — szylingów za tonę, plus dodatek strefowy gdyński, wynoszący 6/9 szylingów za tonę, czyli razem 66/9 szylingów.

Istnienie portów zasadniczych i drugorzędnych ma swe uzasadnienie w tym fakcie, że z portu zasadniczego istnieje duża podaż towarów oraz linie bezpośrednie, tym samym większy obrót oraz transport bezpośredni, z wyłączeniem przeładunku, podczas gdy port drugorzędny, o małym obrocie towarowym, nie dysponuje najczęściej linią bezpośrednią, więc towar musi być przeładowany w porcie zasadniczym (n. p. towary z Gdyni do Indyj Brytyjskich są przeładowywane w Hamburgu, Rotterdamie lub Antwerpii), co pociąga za sobą dodatkowe koszty przeładunku, lub nawet w wypadku, gdy port drugorzędny posiada linię bezpośrednią, dodatek strefowy służy na dodatkowe koszty zawinięcia i pokrycie kosztów podróży.

Dodatek strefowy ułatwia wielce eksporterowi kalkulację handlową kosztów przewozu, ponieważ jest normą, ustaloną z góry przez konferencję, uniezależnioną od zmiennych kosztów transportu linij dowozowych lokalnych, ponadto eksporter nie musi ponosić ryzyka przeładunku i dostawy na statek oceaniczny w porcie przeładunkowym.

Między liniami oceanicznymi, notującymi fracht zasadniczy, bezpośredni, bez dodatku strefowego, istnieją umowy z liniami dowozowymi, lokalnymi, w których są ustalone warunki dowozu do portu zasadniczego, oraz proporcjonalny udział we frachcie. N. p. Żegluga Polska S. A. Gdynia przewozi swymi statkami z Gdyni do Rotterdamu, w którym to porcie, jako zasadniczym, towary są przeładowane na statki oceaniczne do ostatecznego portu przeznaczenia i linia dowozowa otrzymuje na podstawie umowy n. p. 25/30 procent od pełnego frachtu bezpośredniego. Wiadomo również, że dodatek strefowy tylko w części pokrywa koszty przewozu z portu drugorzędnego do portu zasadniczego.

Uznanie danego portu za zasadniczy jest przede wszystkim uzależnione od odpowiedniego ruchu towarowego oraz od istnienia stałych bezpośrednich i regularnych linij i to przede wszystkim narodowych, które mają głos w konferencji i mogą wpłynąć na uznanie portu za zasadniczy. Uznanie danego portu za zasadniczy ma wielkie znaczenie dla gospodarstwa kraju, gdyż daje te same zdolności konkurencyjne dla portu narodowego, co dla innych portów krajów eksportujących. Ponadto port zasadniczy, posiadając linie bezpośrednie i najniższe notowania, jest atrakcyjny dla krajów w zapleczu oraz może stać się portem rozdzielczym dla pomniejszych portów sąsiednich (n. p. Gdynia w stosunku do Tallina, Helsinek i Rygi).

Uznanie Gdyni za port zasadniczy przy ładunkach wyjściowych napotyka głównie na trudności wynikłe z niekorzystnego położenia geograficznego, zdala od zachodnio-europejskich portów zasadniczych, oraz z braku posiadania stałych linij o odpowiednich ładunkach. Ten ostatni argument odpowiedniego ładunku jest najbardziej istotny przy uznaniu danego portu za zasadniczy przez konferencję. N. p. do Centralnej Ameryki nie posiadamy bezpośrednich połączeń z Gdyni, a pomimo to Konferencja do Centralnej Ameryki uznała do większości swych portów Gdynię za zasadniczy port, ze względu na duże i stałe transporty w tym kierunku.

Prawie wszystkie wyżej wyszczególnione konferencje mają swe odpowiedniki w **kierunku powrotnym**, z których tylko dwie uznały port gdyński za zasadniczy, mianowicie: Konferencja do Północnej Ameryki i Konferencja do Golfu.

Trudność przeprowadzenia uznania portu gdyńskiego za zasadniczy przy ładunkach importowych należy tłumaczyć przede wszystkim brakiem bezpośrednich linij importowych i niewysoką cyfrą naszego przywozu towarów, które ponadto prawie w całości są zakupywane za pośrednictwem domów handlowych w Londynie, Hamburgu czy Rotterdamie, przeładowywane i sortowane w portach zachodnio-europejskich.

Ponadto surowce kolonialne są przywożone z bardzo wielu krajów; tym samym trudno jestześrodkowywać ładunki, aby dać statkowi linij regularnych opłacalny, wystarczający ładunek.

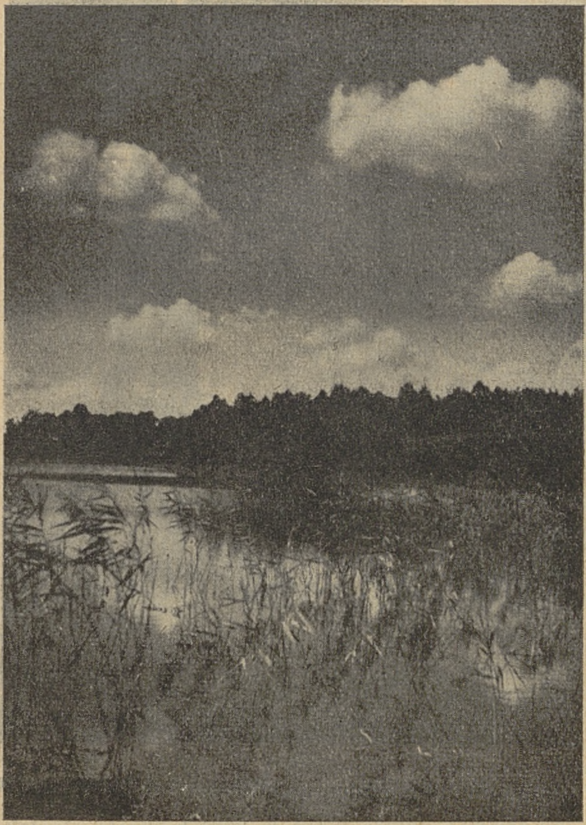
Poza tym, jak nadmieniliśmy, przeszkodą w samym zawijaniu linij oceanicznych bezpośrednio do Gdyni, jest odosobnienie geograficzne portu i z tym związany dłuższy przejazd, wyższe koszty eksploatacji statku, ryzyko przejazdu oraz opłaty Kanału Kilońskiego.

Konferencje żeglugowe, najwyższa i najbardziej doskonała forma organizacji żeglugi, są potrzebne w gospodarstwie międzynarodowym, gdyż przystosowują stawki frachtowe do wymagań rynku, wprowadzają unormowanie i stabilizację rynku frachtowego i tym samym w kalkulacji transportu dla kupca, a dając lepszą obsługę techniczną, przyczyniają się do rozwoju handlu.

Konferencje żeglugowe, jako porozumienie linij regularnych, sprzyjają w zasadzie rozwojowi bezpośrednich linij regularnych, co biorąc pod uwagę interes portu Gdyni, przyczynia się do stworzenia linij regularnych, głównych promotorów handlu zamorskiego.

Stworzenie linii regularnej z Gdyni, nawet początkowo pod banderą obcą, daje możność naszej bezpośredniej ekspansji handlowej, a zarazem ułatwia zorganizowanie bezpośrednie polskiej linii, przy nabytym doświadczeniu przez polskich maklerów żeglugowych. W ten sposób organizacja konferencyj żeglugowych, odpowiada też interesom naszej żeglugi w jej daleko idących perspektywach rozwoju.

Złota szpada



Fot. J. Świerzewski **Jeziorko w obramowaniu trzcin**

W naszym pisaniu, opowiadaniu i myśleniu o morzu są zwroty denerwujące, nieznośne, lub śmieszne. Roją się bujdy marynistyczne od dzieł encyklopedycznych aż do niziutkiej literaturki „sensacyjnej". Literaturotwórcy, stając modnie frontem do morza, ani rusz nie chcą stanąć frontem do wiedzy o morzu. Społeczeństwo czyta o bohaterskim kapitanie, co to „kurs dookoła świata" komenderuje i o posłusznym sterniku, co stojąc na baczność „rudlem pokręca", czyta o różnych fantastycznych perypetiach, podyktowanych krecią wyobraźnią lądowców — czyta kiepsko i myśli, albo wcale nie myśli. Niby drobnostka, ale przecież głupio jest o morzu— o najserdeczniejszej arterii naszego życia narodowego — tyle wiedzieć, co o niebieskich migdałach.

— Osiemnaście węzłów na godzinę — jeszcze dziś w kinie sympatycznie informuje o m/s „Piłsudskim" sympatyczny głos spikiera filmowego. A później tłumacz, bracie, towarzyszce wyprawy kinowej — ile węzeł ma metrów? Niby drobnostka, lecz denerwuje...

Ale raz bujda marynistyczna mnie wzruszyła.

*

Polowanie na cietrzewie zagnało mnie na bezkresne mszary dziśnieńskie. Mchy i mchy. Jeno fiolet jagód jałowcowych oraz rubiny żurawin i borówek nieśmiało urozmaicają mdły, szaro-rudy koloryt moczarów. Gdzieniegdzie jeziorko, niby duża, czarna kałuża w obramowaniu suchych trzcin i ajerów. W dali majaczą wioski. Wiedzie mnie przyjaciel-nemrod po tej wyboistej szarzyźnie ku schludnej plamie folwarku swego sąsiada.

Na kursie znów jeziorka, nie większe od innych— ot, wylęgowisko żab i pijawek — ale inne. Ponad grzęzawiskiem brzegu unosi się na palach kładka z desek — „molo". U „mola" przycumowane czółno-„duszehubka" i dwa kajaki. Kto pływa po tej kałuży? — pytam. Przyjaciel wskazuje przez kładkę na mały, niezdarny szyld: „Przystań Ligi Morskiej i Kolonialnej, oddział w...".

— To mój sąsiad — informuje kolega, widząc moje zdumienie — rotmistrz w stanie spoczynku. Nie, nie osadnik. Tutejszy, z dziada pradziada. Wywalili chłopa z wojska, osiadł na ojcowiźnie i o morzu chłopom gada. Zorganizował oddział Ligi, nawet nieźle, ma coś koło stu pięćdziesięciu członków. Zresztą obie sąsiednie wsie i okoliczne zaścianki doń się złażą, bo świetlicę urządził, książki pożycza, gazety. Pogadanki wygłasza. Ciekawy chłop, cieszę się, że go poznasz.

Niestety, rotmistrza nie zastaliśmy w domu.

— Jutro — pociesza nemrod — pojedziemy na zebranie tej jego Ligi.

Spóźniliśmy się trochę. Przestrzenny pokój, natłoczony ludźmi. Nic z oficjalności zebrań tego rodzaju. Młodsi siedzą na progu, na oknach, na podłodze, starsi i kobiety na krzesłach i zydlach. Kostropate dziadźki ćmią machorkę. Prezes-rotmistrz, w mundurze kawaleryjskim, siedzi za stołem i rozprawia. Mówi o koloniach: o Brazylii i Argentynie, o Libii i Kamerunie. O losach wychodźców polskich opowiada, mówi o znaczeniu kolonij i o naszych



Fot. J. Mizerski **Piękno krajobrazu kresowego**

możliwościach kolonialnych. Język sienkiewiczowski, pomieszany z białoruskim. Ze swadą, popularnie, nawet prymitywnie gada — niby z elementarza duka. Później o połowie śledzi, o polskiej flocie handlowej — cyfry z grubsza, zestawienia, nacechowane nie pesymizmem, lecz szczerą, sugestywną troską o dobro sprawy morskiej.

— Teraz o morzu, panie rotmistrzu... o podróżach... o awanturach... — kłębią się głosy w gęstwie machorkowego dymu.

Rotmistrz spojrzał przepraszająco w naszą stronę i zaczął opowiadać... wierutne bzdury. W jędrnym prymitywie polsko-białoruskiej gwary ozwały się nuty wspaniale tęskne. Zaroiło się polskie morze fantastycznymi parowcami, wystrzeliły maszty z niebywałymi żaglami, szare tonie Bałtyku zakotłowały się stadami wielorybów i rekinów, z dna wyrosły rafy koralowe, nieomal krągłopierśne syreny publicznie się na powierzchni fal pluskały. Powiało przy tym jakąś niesamowitą przygodą — symbioza naiwności dziecięcej, ignorancji i tęsknoty artysty.

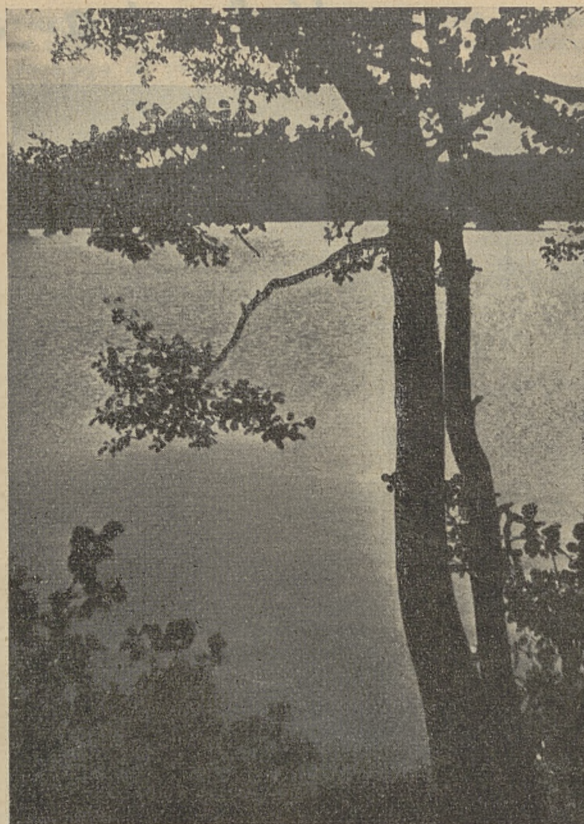
Spojrzałem zażenowany na audytorium. Tępawe, grubo ciosane twarze zastygły w bezruchu. Wszystkie oczy wlepione w narratora. Teraz zrozumiałem, dlaczego ta leniwa gromada przyłazi do świetlicy. To rotmistrzowe bajki o morzu...

Wreszcie koniec. Wieśniacy ociężale ruszają się z miejsc. W oczach zwykła chłopska zaduma i jakiś smętek — to wszystko takie bajkowe przecie... Kolega przedstawia mnie rotmistrzowi, przesadnie reklamuje mnie jako „wilka morskiego". Po twarzy rotmistrza przesunął się cień lekkiej konsternacji. Nagle decyzja:

— Siadajcie sąsiedzi, oto kolega z morza, opowie wam coś ze swych ciekawych przeżyć — i wepchnął mnie, zbaraniałego, za stół.

Wymawiałem się, jak mogłem, tłumaczyłem, że ciekawych przeżyć nie mam, że w ogóle... ale nic nie pomogło. Audytorium rozkazująco czekało. Zapowiedział wreszcie krótką pogadankę o dzielnym harcerzu Wagnerze i o losach jego „Zjawy". Suchym, zacinającym się „inteligenckim" głosem rozpocząłem opowieść. Za późno spostrzegłem się, że tak mało wiem o rejsie „Zjawy" — tak mało prasa o tym pisała. W przeciągu kilku minut skończyłem swe rwące się, skrzeczące opowiadanie. Byle jak, co mniej więcej słyszałem i koniec. Chyba wystarczy? Ale gdzie tam! Teraz dopiero zaczyna się gehenna. Początkowo nieśmiałe pytania: jakie są rozmiary „Zjawy", jaki model (fachowo!), ekwipunek. Wreszcie — dokąd? jak? po co? dlaczego? — coraz gęściej i natarczywiej. Wiłem się jak piskorz, streściłem całą książkę Kulleschitza, redukując „Dar Pomorza" do skali „Zjawy", nałgałem, bezczelnie nałgałem i wściekły na cały świat, wyrwałem się wreszcie z tej opresji, patrząc jak obity pies w oczy prezesa tej zgrai. Rotmistrz poważnie podziękował, co jeszcze bardziej mnie rozjuszyło.

— Panie rotmistrzu — pytam tonem nieomal obraźliwym — po co pan te bajki chłopom opowiała, po co pan cygani...?



Fot. J. Świerzewski **Jedno z wileńskich jezior**

— Później panu opowiem, przy herbacie... — jakby pokora w głosie.

Tymczasem otaczają nas co młodsi, wszczynają rozmowy. Czuję, że swym łgarstwem zdobyłem sympatię. Jakiś ogorzały, lnianowłosy parobczak pyta, czym dużo pływał. Oczywiście, pływałem.

— A pan był na środku polskiego morza?

— Byłem.

— Na samym środku?

— Sądzę, że na samym.

— I widział pan złotą śpadę?

— ?...

— Złotą śpadę admirała Arciszewskiego.

Myślałem, że to jakieś nieporozumienie, prosiłem o szczegółowsze wyjaśnienia. Ale ognik zainteresowania w oczach chłopaka powoli przeradzał się w wyraz lekceważenia i nieomal triumfu, że przyłapał mnie na kłamstwie z tą bytnością na „środku morza polskiego". Całą swą chytrość, cały swój skąpy zapas dyplomatyczności musiałem zmobilizować, aby wyciągnąć od chłopa coś o tej szpadzie. Wreszcie opowiedział — tonem protekcjonalnym i dając niedwuznacznie do zrozumienia, że moja wiedza o morzu, w porównaniu z wiedzą rotmistrzową, to chrzan. Z rozgardiaszu tego opowiadania wyłowiłem, że ongiś żył admirał Arciszewski i walczył na polskim morzu z wrogami. Pobił wszystkich, ale i sam zginął. Złota jego szpada upadła w sam środek morza i od tego czasu, po wiek wieków, morze jest i będzie polskie. Na środku morza widać pod falami tę szpadę — świeci się, niby utopiony księżyc.

I Moskale, i Germany, i Szwedy chcą tę szpadę wyłowić i morze nam odebrać. Ale nie da rady.

Oczywiście, pan rotmistrz o tym mówił, nawet sam widział...

Przy kolacji napadłem na gospodarza za jego kawaleryjską marynistykę.

— Widzi pan — tłumaczył się — to sprawa prosta. Trzeba chłopa odciągnąć od wódki i komunizowania. Rozmaicie próbowałem. Założyłem „Strzelca", ale do tego nie miałem drygu. Zresztą, to tylko dla młodzieży, starszych nie interesuje. „Strzelca" teraz prowadzi sąsiad — wskazał na mego przyjaciela — a ja morskimi rzeczami się param. Zdaje się, że jakoś mi idzie. Statystyki, liczby, dane o naszym morzu — mam z pism, przysyłanych przez centralę Ligi i z książek. Sumiennie im to daję. A te różne przygody, to zmyślam...

— Ależ można zmyślać, nie spaczając prawdziwego oblicza morza...

— Cóż chłopu przyjdzie z tej pańskiej prawdziwości oblicza? On nawet Naroczy nie widział, a morza nigdy nie zobaczy. On woli wierzyć w bajkę, niech wierzy w bajkę. On ma swoje morze, kocha je po swojemu, może nawet lepiej, niż ci świadomi „prawdziwego oblicza". Zresztą skąd ja im to prawdziwe oblicze wytrzasnę, jeżeli tak mało piszą o morzu, a nie zawsze piszą prawdziwie?

— Przecież pańskie doświadczenia osobiste...

— Figa doświadczenia. Przyznam się panu, tylko proszę o dyskrecję przed moimi chłopcami, że tylko jeden raz w życiu widziałem morze. Przed paru laty brałem udział z kilku moimi chłopakami w spływie kajakowym do morza. Dwa dni w Gdyni...

— Ci chłopcy, co z panem byli, mogą pana „zdemaskować", mogą zachwiać pański autorytet „wilka morskiego"?

— Nic podobnego. Oni właśnie ugruntowali tutaj moje bujdy. Patrzyli na morze przez pryzmat mojej legendy i legendę tę tam znaleźli. Zobaczyli morze takie, jakie chcieli zobaczyć. Dziś oni i ich koledzy więcej myślą, więcej czytają i, choć czuję, że ich okłamuję, lubią mnie. Bo zrozumieli, dlaczego to robię. W wolnych chwilach pełzają kajakami po tym bagnisku, w niedzielę banderę przed gankiem podnoszą — bandera o setki kilometrów od morza! — na pogadanki przychodzą, składki płacą i ofiary — grosze, oczywiście. Ubogi lud. Wieczorynki tutaj, w moim domu, urządzają, „samogonu" nie piją, nie zarzynają się. ...Istotnie, „prawdziwe oblicze" szwankuje...



Statek doświadczalny „Ewa"

— Panie rotmistrzu, darowuję panu złotą szpadę.

— Jaką szpadę?

— Admirała Arciszewskiego.

Uściskaliśmy się serdecznie.

*

A potem myśl natrętna: jakoś skrzyknąć tych ludzi — tych i innych z całego lądu Polski — jakoś zawieźć ich choć na kilka dni gdzieś nad brzeg szczerego morza, gdzieś z dala od zgiełku nimf nalewkowskich na plaży. Wsadzić im wiośliska w krzepkie ręce i na morze. Nie na jachty białoskrzydłe, nie na rejsy zagraniczne, nie w białe spodnie reprezentacyjne, lecz boso czy w łapciach na zwykłe łodzie, kajaki, szalupy zapakować, na kuter jakiś i wytaszczyć w morze — aż do zatraty lądu na horyzoncie, nawet na samiusieńki środek.

Na pewno zobaczyliby złotą szpadę admirała Arciszewskiego.

Feliks Zahora

Na baku mówią że...

*

Sławetną wycieczką „Na Atlantyk", o której pisaliśmy w poprzednim numerze **„Szkwału"**, obok szeregu innych pism zajęło się również **„Jutro pracy"** (nr 38/343), w felietonie p. t. **„Kocham morze — ale"...**

Kocham morze — pisze autor felietonu — ale... dlaczego na statku „Kościuszko" prawie we wszystkich kabinach jest brudno, a sprząta się niedbale? Dlaczego służba jest niegrzeczna?... Dlaczego wycieczki lądowe są tak drogie, że pasażerowie, jadący na własny rachunek, taksówkami, robią to o połowę taniej? Dlaczego zwiedzenie Marakeszu było tak niefachowo pomyślane (w największy żar południa; skutek — omdlenia)? Dlaczego w Londynie statek zatrzymał się w takim miejscu, że przeprawa do śródmieścia trwała około 2-ch godzin? Przy dwu i pół dziennym pobycie w Londynie ten szczegół był nieznośną plagą, pomniejszającą wartość ostatniego etapu pięknej podróży. Jeśli zaś chodzi o kuchnię — po co małpujemy obce wzory? Na wycieczce, gdzie jadą Polacy, można by zrobić polską kuchnię, polskie godziny posiłków i wreszcie polskie nazwy, bo trzeba przyznać, że nieco śmieszna jest ta cudzoziemszczyzna, robiona przez polską linię dla 500 Polaków.

W latach ubiegłych pasażerowie znosili z anielską cierpliwością różne niedopatrzenia, ale wów-

czas na morzu stawialiśmy pierwsze kroki. „Dziś mamy już rok 1937 — kończy autor. — pora na surowsze oceny".

*

Niejaki p. Zgrzyt w poznańskim **„Nowym Kurierze"** z dnia 17 października b. r., w notatce p. t. **„Zezem. — Na s/s „Polonia"** odkrywa laikom niesamowitą sensację: **„Otóż wszystkie napisy na s/s „Polonia" są tylko w języku niemieckim i żydowskim. Polskich nie ma ani śladu. Wszyscy stewarci** (! — wykrzyknik redakcji „Szkwału"), **zaangażowani na statku, są żydami. Po polsku nie umieją wcale. Na zapytania odpowiadają co najwyżej — po niemiecku"**.

Panie Zet kochany, co jest, co?! Dlaczemu zapomniało sze pana z tego, że kapitan esesa „Polonia" jest zwiczajny chałaciarz od nasze nalewkowscy żydki? Że na aficjerów wżeli przimusowo z bidnych handełesów? Uj, coś nieładnie sze z panem, panie Zet, tak pominącz najważniejsze narodowe kwestie!

Żarty jednak odłóżmy na stronę. Niewątpliwie p. Zgrzytem kierowała intencja najlepsza: troska o polski charakter polskiego statku. Szkoda tylko, że nie wiedząc, w którym kościele biją dzwony i czy biją w ogóle, powypisywał rzeczy niezgodne z prawdą. P. Zgrzyt pisze: **„...jak donoszą nam Czytelnicy..."**. — Otóż, czytelnicy też miewają napady wesołości, i po prostu b-żydko zakpili sobie z łatwowiernego felietonisty, jakim jest p. Zgżyd.

*

Wielkim nieporozumieniem jest artykuł p. t. **„M/s „Polska"**", pióra p. Zofii Żelskiej-Mrozowickiej, zamieszczony w **„Dzienniku Bydgoskim"** z dnia 30 września b. r. Autorka, powodowana patriotyczną, a bezwiednie humorystyczną pasją, mało przy tym zorientowana w sprawach morskich w ogóle, w sposób kategoryczny domaga się nowych, patriotycznych nazw dla statków i okrętów, których jeszcze... nie mamy.

Pisze autorka tego artykuliku: **„Nie ma „Admirała Sierpinka", nie ma „Kaprów króla Zygmunta", nie ma „Wąsowicza"** (...). **Winien już dawno okręt królewski „Władysław Czwarty" pruć fale Bałtyku, a obok niego „Jagiełło", i „Królowa Jadwiga", i „Sobieski", i „Książę Józef", i „Święty Kazimierz"**—i t. d., i t. p. w tym duchu, przy czym nowych nazw tego typu wyliczyła sobie szanowna autorka aż 42! Daj Boże, by tyle nam przybyło okrętów wojennych w ciągu 10 lat! Większym bowiem zmartwieniem jest to, by były, niż to, jak się zwać będą — gdyż na takie zmartwienia czasu mamy jeszcze sporo...

Nie wystarcza p. Żelskiej-Mrozowickiej, że, jeśli chodzi o statki handlowe, mamy już nazwy takie, jak „Polonia" i „Lechistan" (Polska po arabsku), pisze bowiem: **„Podstarzała „Polonia" pęta się po Morzu Śródziemnym** (...), **a gdzie jest m/s „Polska"?** (...), **gdzie „Ojczyzna", gdzie „Rzeczpospolita"?"** — Oraz: **„Zachodzę zawsze w głowę, dlaczego** (jeden ze statków nazywa się) **właśnie „Batory"** (...), **pierwszeństwo** (bowiem) **należy się królowi morskiemu"**. Mimo to autorka proponuje i **„Księdza Skorupkę"** i **„Emilię Plater"**.

Pyta również: **„Nie wiemy właściwie, kto ma monopol na nadawanie nazw naszym jednostkom morskim? Przecież są one naszą własnością. To my z naszych podatkowych pieniędzy je fundujemy"**. — Otóż tu należy się autorce małe wyjaśnienie: wymienione przez nią statki: „Batory", „Piłsudski", „Polonia" — są własnością „Linij Żeglugowych Gdynia-Ameryka, S. A." („GAL"), którego-to przedsiębiorstwa tylko część akcyj należy do państwa, to też prawo nadawania nazw w ł a s n y m statkom przysługuje zarządowi „GAL-u" według jego w ł a s n e g o uznania. Tak samo wymieniony przez autorkę „Cieszyn" — jest własnością „Żeglugi Polskiej, S. A.", przedsiębiorstwa również tylko w części państwowego. Trudno zajmować Sejm i Senat podobnymi sprawami. W USA spotyka się nazwy takie, jak np. „Tylko jedna Joasia", i nikogo tam to nie oburza, wolno-ć Tomku w swoim domku, — nazwy zaś naszych statków, jak np. „Piłsudski" i „Batory" są niewątpliwie nazwami godnymi aplauzu.

Gdybyśmy mieli, jak chce autorka, **„wskrzesić całą dawną flotę polską"**, t. j. właściwie nazwy najemnych okrętów kaperskich, o których językiem Sienkiewicza należałoby powiedzieć, iż były „cudzoziemskiego autoramentu" to, trzymając się historycznej prawdy, musielibyśmy ponazywać nasze nowe okręty identycznie: „Meeres Weib" (a nie **„Panna Wodna"**, jak twierdzi autorka), „Ritter St. Georg" (a nie **„Święty Jerzy"**), „König David" (nie „Król Dawid"), „Meermann" (nie „Wodnik") i t. d. — a jeśli zaś nazwiskami królewskich kaprów, to również nie polskimi. Wiadomo bowiem, iż według ówczesnego zwyczaju byli to płatni najemnicy: Niemcy, Holendrzy, Szkoci, Hiszpanie. Pocóż więc mamy wracać do tych mało imponujących tradycyj historycznych, skoro mamy dzisiejszą, o wieleż bardziej radosną, naprawdę polską rzeczywistość morską?! Zresztą, myli się autorka, twierdząc, iż nie mamy okrętu o nazwie **„Admirał Sierpinek"**; owszem, mamy, jest taki w składzie Flotylli Pińskiej.

Co zaś do **„Jana z Kolna"** — historycy wykazali, iż niewiadomej narodowości żeglarz Scolnus, Scolus czy Scolvus, będący w służbie duńskiego Chrystiana I, a który rzekomo w r. 1476 miał dotrzeć do Labradoru, postać w ogóle mglista, — nie jest identyczny z Polakiem, Janem z Kolna, który czymś specjalnym na morzu się nie wyróżnił. Nie trzeba nam kłamanych legend, musimy czynami tworzyć prawdziwe.

Okręt **„Złociste słońce"** również jest tworem fantazji. Był tylko okręt szwedzki „Sonne" („Słońce"), który wyleciał w powietrze w bitwie pod Oliwą.

Cały zaś artykuł p. Żelskiej-Mrozowickiej — niepotrzebny. Jest przysłowiowym szukaniem dziury w całym. Polska ma inne, poważniejsze kłopoty.

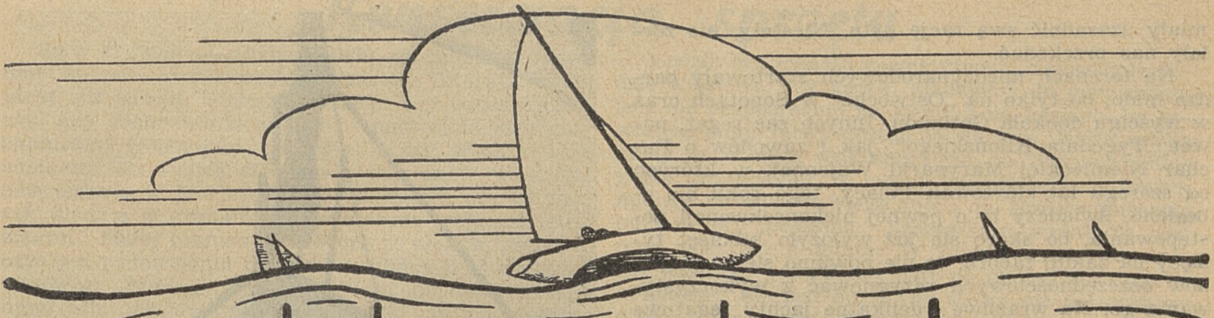
*

Ostatnio coraz częściej spotyka się w prasie obcojęzycznej notatki, a nawet dłuższe artykuły, poświęcone polskiej literaturze pięknej o morzu.

Francuskie pisma: **„L'Echo de la Loire"** (Nantes) i **„République du Var"** (Toulon) z dnia 9 sierpnia b. r., wślad za warszawskim **„L'Echo de Varsovie"** z dnia 4 sierpnia b. r., opublikowały artykuł byłego senatora Leona Lubieńskiego, p. t. **„La mer dans la littérature polonaise contemporaine"** („Morze w polskiej literaturze współczesnej"). Autor, zwracając uwagę na coraz bardziej żywszy u nas ruch marynistyczny, wspomina najpierw o Janie Kochanowskim, „polskim Ronsardzie", jako pierwszym u nas piewcy morza (**„Pamiątka Tęczyńskiemu"**), następnie o Janie Chryzostomie Pasku (**„Pamiętniki"**) i Stefanie Żeromskim (**„Wiatr od morza"**), by zająć się marynistyką już zupełnie współczesną, którą ograniczył do obszernego omówienia nagrodzonej powieści Wandy Karczewskiej (**„Ludzie spod żagli"**) oraz powieści Niny Baytugan-Rydzewskiej (**„Akwamaryna"**).

Rumuński dziennik **„Frontul"** (Bukareszt) z dnia 28 września b. r. zamieścił artykuł Iona Miazoapte p. t. **„Marea, in literatura polonâ"** („Morze w literaturze polskiej"). Autor, zwracając uwagę na polskie pochodzenie Józefa Conrada oraz na twórczość Stefana Żeromskiego, wspomina o J. Rzym Szareckim i o marynistycznej nagrodzie jego imienia, w końcu zaś wymienia powieści: Niny Baytugan-Rydzewskiej (którą mylnie nazywa „Bajtugan-Zadzewska") i Wandy Karczewskiej, tej ostatniej poświęcając wiele uwagi.

Zb. J.



sztuka żeglarska

Po sezonie

Skończyły się długie słoneczne dni lata i jesień okryła nasze wody sinym tumanem mgły, zatopiła horyzont w strugach szarugi i wzburzyła gładką toń szkwałami burz północno-zachodnich. Jeziora nasze, rzeki i morze opustoszały, czasami tylko jakaś łódź rybacka sunie z wolnym pluskiem wioseł, lub miarowym basem zabrzmią diesle kutrów, sunących o świcie długim szeregiem na połów na Wielkie Morze. Żagli ani śladu. Nawet łabędzie z sadzawek parkowych przeniosły się do swych schowków zimowych.

My jednak, „ludzie spod żagli", nie założyliśmy rąk po roztaklowaniu taboru i nie czekamy gnuśnie na wiosnę. Wre praca „sztabowa". Każdy znajdzie dla siebie robotę.

„Politycy" wystąpili na pierwszy plan, tocząc zacięte i ważkie w swych skutkach dyskusje, bo u



Fot. O. Jabłoński **Pełnomorski jacht turystyczny**



Fot. O. Jabłoński **Jacht regatowy**

nas w Polsce, gdzie całokształt zagadnień żeglarskich **opiera się o grosz publiczny,** wynik tych dyskusyj decyduje o kierunku, w jakim pójdzie przyszłość naszego sportu.

Ścierają się więc dwa zasadnicze poglądy: żeglarstwo, to mniej czy więcej ekskluzywny, reprezentacyjny sport regatowy, to rozrywka tylko lub sztuka dla sztuki, z drugiej zaś strony: żeglarstwo, to szkoła charakteru dla najszerszych mas młodzieży, to środek związania naszego społeczeństwa nierozerwalnym węzłem emocjonalnym z morzem, to propagator idei morskiej, to środek, nie cel sam w sobie.

Każdy z tych kierunków innych żąda wkładów. Pierwszy potrzebuje jachtów regatowych, lekkich, szybkich, lecz kosztownych „maszyn wyścigowych", na których chce kształcić nieliczne, lecz doborowe skiej bandery. Ten kierunek, zda się, zdobył w mizastępy żeglarzy, zdolnych zdobywać laury dla polnionym sezonie pierwszeństwo u czynników miarodajnych, czego wynikiem było zamówienie w niemieckiej stoczni jachtowej Abeking & Rasmussen dwunastu jachtów regatowych, które w tym roku

miały uzasadnić swą rację bytu. Niestety, nie zdołały nas przekonać.

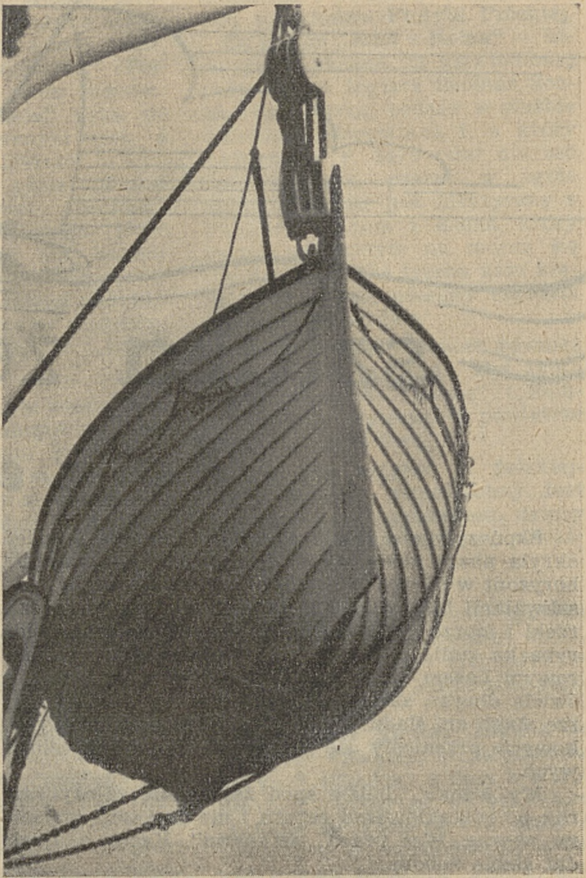
Na terenach międzynarodowych startowały bardzo mało, bo tylko na „Ostwoche" w Sopotach oraz w wyścigu dookoła Gotlandu. Innych zaś regat, nawet „Tygodnia Kilońskiego", jak i zawodów o Puchar Niemieckiej Marynarki Wojennej, w których od szeregu lat startowali Polacy, tego roku nie obesłano. Świadczy to o pewnej niekonsekwencji postępowania, bo skoro się już wyłożyło kilkaset tysięcy na zakup taboru, to nie powinno się ze względów oszczędnościowych rezygnować z wykorzystywania go. Na wrażliwe i delikatne jachty regatowe i tak przydzielać można tylko żeglarzy, którzy opanowali już samą technikę żeglowania, a zdobyć mają rutynę i doświadczenie regatowe. Skoro zaś raz „Lotny" ściga się z „Bystrym", a drugi raz „Bystry" goni za „Lotnym" z dodatkiem od czasu do czasu na okrasę „Danuty", to od kogóż mogą się uczyć nasi żeglarze, gdzież mają podpatrzeć tajne arkana Wielkiej Sztuki Regatowej? O to, że w nielicznych występach międzynarodowych dostawali walnie w skórę, trudno nawet winić bardzo samych żeglarzy.

Kierunek, drugi, reprezentowany przez ideologiczne organizacje młodzieżowe, żąda jednostek **tanich, prostych, mocnych,** wytrzymałych na każdą pogodę, nadającą się do szkolenia wielkich zastępów młodzieży w sztuce żeglarskiej oraz do turystyki dla bardziej zaawansowanych. Wobec silnego poparcia żeglarstwa regatowego tabor morski zwolenników tego kierunku mało tylko się powiększył w minionym sezonie, przybył tylko piękny „Krzysztof Arciszewski" lwowskiego AZM, może „Albatros" gdyńskiego Gryfu, może jaki jacht „YMCA".

Mimo to wielkie postępy można było dostrzec. Nie chcę tu wspominać o wszystkich obozach i kursach, wyprawach większych i mniejszych, pływaniach krótkich i długich po Bałtyku, podkreślę tylko momenty o ogólniejszym znaczeniu.

Kto miał możność obserwować ruchy jachtów w portach polskiego wybrzeża, zauważył na pewno, że w tym roku Wisła znacznie mniej już „potworów" wyrzuciła na morze, mniej ożaglowanych kajut, kajaków transatlantyckich i „beczek Diogenesa", że mało słychać było o wyprawach dookoła świata na jolach wiślanych, czy pychówkach, wyprawach, kończących się sromotnie koło Helu, pod Piławą, lub u brzegów Bornholmu. Zdaje się, że „Światowid" był jedynym reprezentantem tego gatunku, a i on musiał mieć pewne zalety, skoro był na Morzu Północnym. Wszystko zda się świadczyć o tym, że szczęśliwie kończy się okres sentymentalizmu z łezką i romantyzmu w stosunku do zagadnień żeglarstwa morskiego, ta choroba wieku niemowlęcego popularyzacji żeglarstwa wśród najszerszych mas. Dziś udało się już tym, którzy rzucili to hasło i je urzeczywistniają, odtworzyć w duszach najdalszych nawet śródlądowców rzeczywisty obraz morza, morza błękitnego, co pieści i koi i kusi, morza sinego, co wściekłe zabija, lecz morza, co łączy narody, co skarby w sobie kryje i śpiewa odwieczną pieśń o potędze. Dziś już nie marnuje się sił, zapału i pieniędzy na te bezowocne przedsięwzięcia, a kroczy się drogą rozsądnych i celowych wysiłków.

Na tej właśnie drodze zrobiono w minionym sezonie bardzo ciekawe doświadczenie. Oto por. Kuczyński po raz pierwszy zrealizował wyprawę pełnomorską na okrętowej szalupie ratunkowej. Wychodząc z założenia, że szalupa taka zdolna jest przetrzymać każdą pogodę na morzu, skoro, gdy statek tonie, to załoga chroni się właśnie na łodzie ratunkowe i na nich skutecznie walczy z żywiołami. Por. Kuczyński wyekwipował szalupę ze „złamanego" parowca, ochrzcił ją wiele znaczącym mianem „Wiking" i z kilkoma towarzyszami wyruszył na wyprawę. Przeszedł na morzu i ciszę i burze, odwiedził szereg portów szwedzkich, w których doznawał ogromnie



Fot. O. Jabłoński **Szalupa ratunkowa**

serdecznego przyjęcia i wrócił zdrów i zadowolony po 4-ch tygodniach do Gdyni.

Niejedną trzeba będzie jeszcze przeprowadzić próbę, niejedno rozwiązać zagadnienie, jak np. kwestię kapitanów, których szalupa stawia przed dużo trudniejszym zadaniem, niż jakikolwiek jacht, zanim będzie można rozpocząć na większą skalę turystykę szalupową, lecz jeśli się to uda, to doprawdy będzie można mówić o popularnej turystyce, bo koszt szalupy jest co najmniej dziesięciokrotnie niższy niż jachtu morskiego o tej samej liczbie załogi.

Z takimi to materiałami, życzeniami i żalami przystępują nasi „politycy" do kampanii zimowej. Potoczą się długie dyskusje, zaczną się ogniste polemiki, lecz w jednym punkcie zgodni będą wszyscy: trzeba podnieść poziom moralny naszych żeglarzy; poziom moralny w najszerszym tego słowa znaczeniu. Zanotować w tym roku musieliśmy cały szereg niezmiernie przykrych wypadków, począwszy, poprzez „nabieranie", do wykroczeń celnych i to ze strony osób, po których tego by się można było najmniej spodziewać. Walkę tym wykroczeniom wytoczyć musimy stanowczą i ostrą, bo nie chodzi tu już o zło samo w sobie, tu szkodzi się całemu żeglarstwu polskiemu, bo się podkopuje jego prestige moralny, bo władze państwowe odpowiedzą na nieuczciwość jednostek represjami wobec ogółu i mogą zdławić to, cośmy zdobyli wysiłkiem wielu lat, tu się szkodzi Polsce całej, bo się szarga jej dobre imię za granicą.

Tyle o „politykach". A cóż praktycy? No, praktycy wsłuchują się w echa tych debat i stawiają horoskopy, lecz nadewszystko pracują. Pracują nad budową i utrzymaniem taboru oraz nad sobą samymi. Uczą siebie i innych, uczą robót bosmańskich i nawigacji, prawa drogi i meteorologii, studiują „Manewrowanie" i „Jachtową praktykę", czy cokolwiek innego, by w przyszłym roku było lepiej i więcej było tych, co na morze pójdą. **Kapricho**

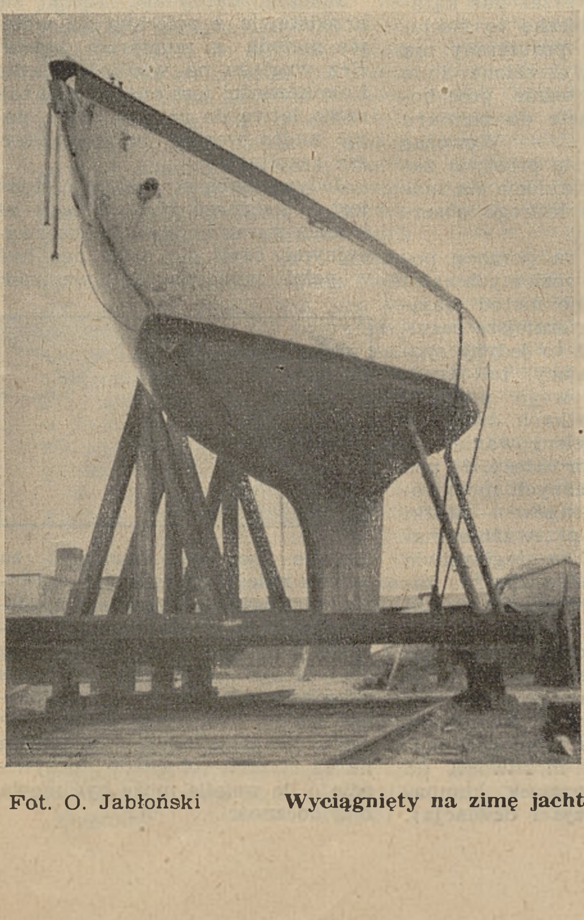
Konserwacja sprzętu

Są w krajach skandynawskich, czy innych, po całym świecie rozrzuconych, panowie, którzy mają jacht, na jachcie bosmana jednego czy więcej, którzy, gdy niebo powlecze się beznadziejnie szarymi chmurami jesiennymi, odsyłają jachty wraz z bosmanami do dobrej stoczni, a gdy znów jaskółki zaświerkają w powietrzu i parki zaroją się od parek, siadają w granatowym mundurze z złotymi guzikami i białej bosmance, również ze złotem, po uroczystym podniesieniu bandery w klubie przy rumplu i mówią: „Staw grot i fok!" W międzyczasie jedynymi ich „żeglarskimi" wyczynami, to podpisanie kontraktu ze stocznią oraz czeku na jakąś okrągłą sumkę. Ci panowie nie czytają „Szkwału" i nie dla nich piszę.

Są u nas w Polsce liczne już rzesze ludzi młodych i starych, którzy w pocie czoła zdobyli własną łódź i w pocie czoła chcą ją jak najlepiej utrzymać. Im to poświęcam tych słów kilka.

Mają oni teraz, na przełomie jesieni i zimy poważne zmartwienie. Jak przezimować łódź i sprzęt cały?

Pierwsza troska, to kadłub. Po roztaklowaniu, czy rozbrojeniu, jeśli kto woli, wyciąga go się na ląd (na co teraz, z początkiem listopada, jest już najwyższy czas, by drzewo trochę przeschło przed nastaniem mrozów) i gruntownie, bardzo gruntownie szorują od zewnątrz i wewnątrz. Po całkowitym usunięciu wody i wytarciu, lub podeschnięciu na wietrze, można go przenieść na miejsce zimowania. Zimować łódź powinno się z zasady pod dachem, w wypadkach zaś, gdyby się nie dało wykombinować miejsca ani w szopie, ani — dla lekkich łodzi — na strychu, czy piwnicy, ustawiamy ją na dworze i budujemy nad nią możliwie szczelny daszek z desek czy papy. Samo ułożenie zarówno sprzętu jak i łodzi wymaga dużo troskliwości, bo trzeba pamiętać, że muszą tak przetrwać co najmniej 6 wilgotnych miesięcy, czyli że mają i czas i powód wypaczyć się gruntownie.



Fot. O. Jabłoński **Wyciągnięty na zimę jacht**

Łodzie bez balastu zewnętrznego, a więc jole, łodzie wiosłowe, czy kajaki kładziemy do góry dnem, lecz nie bezpośrednio na ziemi, a na kozłach, by powietrze miało łatwy dostęp do wnętrza. Najlepsze są kozły, u których łódź spoczywa na taśmach (silne gurty tapicerskie), bo ciężar jej rozkłada się równomiernie na dużą powierzchnię i nie grozi wgniecenie burtnic czy poszycia. Szczególnie ważne to jest przy poszyciu z dykty. W braku kozłów wystarczy podłożyć pod dziób i rufę po grubej belce (próg kolejowy), ale pod burty, by stewy nie opierały się o nic. Umieszczenie więc kadłuba jest proste i mało kłopotliwe, tym bardziej przeto karygodne jest, gdy ktoś postawi swą łódź na jednej burcie, drugim bokiem oprze o ścianę domu i cieszy się, że tak mało miejsca mu zajmuje.

Teraz kolej na sprzęt, który trzeba już bezwzględnie umieścić pod dachem. Wszystkie drzewca winny albo leżeć poziomo, albo stać pionowo, przy czym ta druga ewentualność da się zastosować do drzewc krótszych, jak wiosła, bosaki, pozycje ukośne bowiem powodują wykrzywienia.

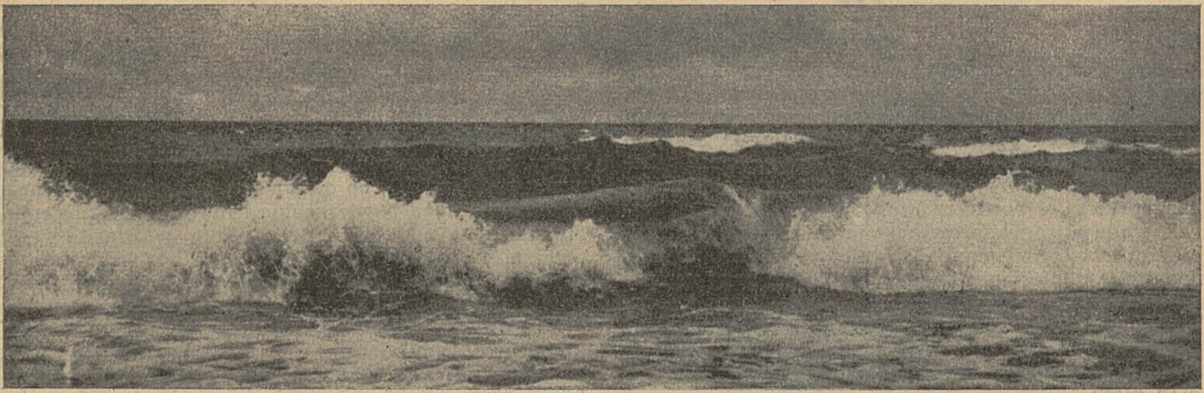
Z masztu zdejmujemy wszystko, co nie jest na głucho przybite, czy przyśrubowane, a więc wanty, sztagi i t. p., pozostałe zaś okucia, żelazne czy skórzane, zabezpieczamy tłuszczem. Bardzo dobrze nadaje się do tego tawot, nawet nieczyszczony, który nabyć można za drobną sumę w każdym sklepie z maszynami, rowerami czy samochodami. Maszt oczyszczony i natłuszczony, ewentualnie nawet, jeśli bardzo cenny, owinięty w płótno, układamy, ale nie w piasku czy na wilgotnej podłodze, bo zgnije, lecz w wiązaniach dachu szopy lub na podpórkach, deskach, czy kozłach, w każdym razie na suchym drzewie. Maszt w zależności od długości podparty być musi w trzech lub więcej miejscach, przy czym baczną należy zwrócić uwagę, by wszystkie podpórki były w jednym poziomie i drzewce nigdzie nie przewisało. Najłatwiej to stwierdzić, gdy się popatrzy wzdłuż leżącego masztu. W czasie zimy należy kilkakrotnie sprawdzić, czy która z podpórek się nie usunęła i ewentualnie je znowu wyrównać.

Inne drzewca, jak bom i gafel opatrujemy podobnie jak maszt i kładziemy obok niego. Najwięcej kłopotu sprawiają liny i żagle, a głównie szakle, bloki i ściągacze przy nich. Wszystkie części gwintowane musimy całkowicie rozkręcić i dobrze natawotować, szczególnie ściągaczki, bo mają bardzo długi gwint i lubią zardzewieć przez zimę na mur. Bloki oleimy. Dobrze jest stalówki, przede wszystkim starsze, przed zwinięciem w duże kręgi i związaniem, również natłuścić. Liny roślinne starannie suszymy, klarujemy i wieszamy wraz ze stalówkami w pomieszczeniu suchym i przewiewnym na kołkach pod sufitem lub przy ścianie. Na każdej linie i bloku wieszamy kartkę, głoszącą do czego służy, by na wiosnę nie stanąć przed kupą gratów o niewiadomym przeznaczeniu.

Żagle najlepiej się konserwują, jeśli są rozwieszone przez zimę w suchym pomieszczeniu. Nie zawsze da się to jednak przeprowadzić, więc trzeba je dobrze wysuszyć, zwinąć i przechowywać w worku w suchym miejscu, co pewien czas zaś, kilkakrotnie w ciągu zimy, wynosić na dwór i wietrzyć na słońcu. Uchroni to żagle przed gniciem i stęchlizną.

Skoro już wszystko ułożyliśmy i zaopatrzyli, możemy z otuchą patrzeć w przyszłość, pewni, że nasze skarby nie zniszczeją i na wiosnę będziemy znów mieli łódź, jak nową. W długie zaś wieczory zimowe możemy wyciągać z naszego „hellegatu" to linę jaką, to żagiel, przeglądać, naprawiać, łatać, by cała robota nie zwaliła się na nas wtedy, gdy już słońce się uśmiecha, a dusza wyrywa się do wody.

K-o

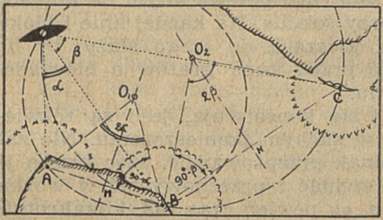


Fot. O. Jabłoński Bałtyk

Skrzynka żeglarska

Stoma — Tczew. Spośród używanych w nawigacji sposobów określania się na morzu (stwierdzania pozycji statku) za pomocą obserwacji przedmiotów o stałym geograficznym położeniu — **najbardziej godną uwagi w praktyce sportowej jest metoda z pomiarem dwu kątów (poziomych) pomiędzy trzema obserwowanymi objektami.**

Jest to sposób następujący. Spośród widocznych na lądzie przedmiotów obiera się trzy, dajmy na to A, B i C o zaznaczonych na mapie położeniach geograficznych, oraz o niezbyt małych kątach, pod którymi widzimy je (najbardziej pożądane są kąty zawierające się w granicach 45° do 90°). Następnie mierzy się, — szybko jeden po drugim i w kolejności takiej samej, jak przy pelengowaniu (najpierw te punkty, w stosunku do których posiadamy największą szybkość kątową) — kąty, pod którymi widzimy odległości pomiędzy punktami A i B oraz B i C (patrz szkic 1). Pomiaru najlepiej jest dokonywać **przy pomocy sekstansu.** W razie braku sekstansu uciekać się także można do kompasu, co jednak na małych jachtach



jest trudne do przeprowadzenia i dlatego lepiej jest w tych wypadkach posiłkować się jakimś przyborem własnej konstrukcji, który nb. nie jest bynajmniej zbyt trudny do wykonania (coś w rodzaju pelengatora z obracalnym w środku lusterkiem i kątomierzem).

Po zmierzeniu kątów zwracamy się do mapy, rozwiązując na niej metodą graficzną zadanie geometryczne, w którym poszukuje się punktu o stwierdzonych przez nas kątach widzenia na przyjęte dwa odcinki prostych. W tym celu opisuje się na każdym z odcinków, jako na cięciwach odpowiednie koła (konstrukcja podana została na szkicu Nr 2).

Jedno przecięcie się tych kół nastąpi w punkcie B jako wspólnym dla obu cięciw, zaś drugie w punkcie, z którego obserwacji dokonaliśmy (w miejscu naszego położenia).

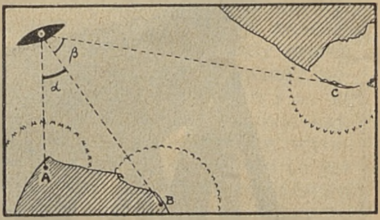
W praktyce zadanie powyższe rozwiązujemy zwykle następującą uproszoną metodą. Bierzemy kawałek przezroczystej kalki i kreślimy na niej trzy linie, przecinające się w jednym punkcie pod zmierzonymi przez nas kątami widzenia. Kaleczkę tę nakładamy na mapę i poruszamy nią tak długo, aż wykreślone linie nie będą równocześnie przechodziły przez przyjęte do pomiaru punkty A, B i C. — Wówczas punkt przecięcia się prostych zaznaczamy przez nakłócie na mapie, jak punkt, z którego obserwacji dokonaliśmy.

Określanie się za pomocą pomiaru dwu kątów poziomych należy w nawigacji do metod dających wogóle najwierniejsze rezultaty, a nadto jest to jedyny sposób, nie wymagający, tak trudnego do prawidłowego przeprowadzenia na statkach drobnych (sportowych) pelengowania. — Stwierdzić bowiem należy, że pod względem praktycznych możliwości do brania pelengów — statki małe, z którymi przeważnie mamy do czynienia w żeglarstwie sportowym, a nadewszystko żaglowe, pozostają w stanie niemal całkowitego upośledzenia w stosunku do swoich dużych siostrzyc z marynarek zawodowych. Przede wszystkim wynika to z niższej precyzyjności samych kompasów (mniejsza średnica i mniejsza czułość) i niższych możliwości do uwzględniania poprawek kompasowych (deklinacja i dewiacja). Nadto dochodzą takie okoliczności, jak brak możliwości na jachtach żaglowych do ustawiania kompasów w miejscach posiadających stale (niezależnie od ustawienia żagli i przechyłów) pełne pole widzenia, trudność zastosowania pelengatorów oraz nadewszystko większa ruchliwość stateczków małych (myszkowanie i kołysanie się), co oczywiście powoduje i wiele większą niż na statkach dużych ruchliwość róży kompasowej.

Dzięki wszystkim tym okolicznościom **dostatecznie prawidłowe określanie się za pomocą pelengów** (jednego, dwu, względnie nawet trzech objektów) **jest na statkach drobnych, w większości wypadków, wogóle niemożliwe.**

Inaczej natomiast rzecz się przedstawia z polecaną na wstępie metodą z pomiarem kątów. Bez względu na wielkość statku i okoliczności jest ona zawsze tak samo łatwą do zastosowania, dając nadto wogóle najprawidłowsze rezultaty.

Jedyną słabą stroną tej metody jest konieczność dysponowania aż trzema naraz objektami obserwacyjnymi, czyli nie może ona być w pełni pomocną, gdy warunek



ten nie zachodzi. Zauważyć tu jednak należy, że sytuacje, w których istnieje **bezwzględna konieczność stałej i dokładnej znajomości pozycji statku,** wytwarzają się niemal wyłącznie podczas przechodzenia cieśnin, gdzie prawie nigdy nie brak, zarówno w dzień jak i w nocy, widocznych naraz trzech objektów, oczywiście o ile wogóle może być mowa o widoczności.

Zaś jeśli nawet zaistnieje sytuacja, że widzieć będziemy mogli naraz tylko dwa objekty stałe, to i wówczas znajomość kąta widzenia na odległość pomiędzy nimi stanowić będzie niepośledni środek pomocniczy do określenia swej pozycji, bowiem przez samą tylko znajomość jednego kąta widzenia jesteśmy już w stanie wykreślić na mapie koło, na obwodzie którego, — jako miejscu geometrycznym punktów o jednakowym kącie widzenia na dany odcinek prostej (cięciwę) — statek nasz się znajduje.

Ze wszystkich wyłuszczonych wyżej względów metodę z pomiarem kątów widzenia na obserwowane odległości pomiędzy punktami stałymi, uważać należy za najbardziej podstawową i racjonalną w zastosowaniu do żeglugi jachtowej. Niestety, stwierdzić należy, że większość podręczników nawigacji jachtowej nie podkreśla tego dostatecznie, poprzestając przeważnie tylko na przedstawieniu mało zastosowalnych praktycznie dla celów sportowych metod określania się za pomocą pelengowania. **(J.)**

L. Kucharski, Augustów — Lipowiec. Plany żaglówki typu „mól" dostarcza „International Moth Class Association", posiadający swoją siedzibę w New Yorku. O uzyskanie bliższego adresu tej organizacji poczyniliśmy już starania i w najbliższej przyszłości zakomunikujemy go Panu drogą korespondencyjną. Przy okazji zwracamy uwagę, iż znacznie prostszą w wykonaniu od „mola", acz nieco większą jest opublikowana przez AZM jola typu „BM" (patrz „Szkwał" Nr 10 z roku 1937). **(J.)**

Na widnokręgu

Nowy statek szkolny. Towarzystwo żeglugowe Hapag zakupiło od znanego fińskiego armatora G. Eriksona, Mariehamn, czteromasztowy bark „L'Avenir", który po przebudowie wewnętrznej i przechrzczeniu na „Admiral Karpfanger" wyruszył w połowie września z Hamburga do Australii, gdzie załaduje zboże. Na pokładzie znajduje się 61 osób załogi, w czym 34 kandydatów na oficerów nawigacyjnych Towarzystwa. **(K-o)**

*

Regaty na Fastnet. W końcu sierpnia odbyły się w Anglii 10-te z rzędu głośne regaty pełnomorskie, prowadzące z Cowes na wyspie Wight, na trasie 600-milowej, mimo wysp Scilly dookoła Fastnet Rock i z powrotem do Plymouth. Jest to najcięższa próba żeglarstwa pełnomorskiego zarówno dla sprzętu, jak i dla ludzi. Fastnet Rock, to maleńka skała na południe od Irlandii, na której mieści się tylko latarnia morska, o którą łamią się potężne fale oceanu, to dno piekła w czasie, gdy na Atlantyku szaleją burze zachodnie. Rok rocznie, obecnie zaś co rok drugi staje do wyścigu elita jachtów pełnomorskich Europy i Ameryki, lecz kończy go częstokroć tylko drobna część startujących, reszta zaś, bez żagli, bez masztów, lub beznadziejnie przeciekając chroni się w najbliższych portach. Ukończenie regat uprawnia do członkowstwa w Royal-Ocean-Racing-Club, gromadzącego najsławniejszych żeglarzy obu kontynentów.

W roku bieżącym regaty do Fastnet były rekordowo obesłane: 29 jachtów, reprezentujących 5 bander, jeden amerykański, jeden holenderski, jeden francuski, siedem niemieckich i 19 brytyjskich z wszystkich części imperium zjawiło się na starcie. Pogoda jednak „nie dopisała", była spokojna, tak, że wszystkie łodzie bez szczególnych emocji wyścig ukończyły w czasie od 98 do 170 godzin, przy czym w czasie skorygowanym zwyciężył Holender „Zeearend". **(K-o)**

Śmierć dzielnego telegrafisty. Niedawno temu zakończył życie w Kanadzie radiotelegrafista William James Whiteside. Nazwisko to dzisiejszemu pokoleniu nic nie mówi, choć swego czasu było na ustach milionów ludzi. Mr. Whiteside, zajmując stanowisko radiotelegrafisty w Quebec, był pierwszym, który usłyszał sygnał S. O. S. tonącego „Titanic'a". Niezmordowanie rozsyłał do wszystkich statków i stacyj rozpaczliwe wołania o pomoc i dzięki niemu udało się nawiązać kontakt ze statkami, znajdującymi się w pobliżu miejsca katastrofy.

Setki ocalonych zawdzięczają życie spokojnemu i obowiązkowemu telegrafiście, za jakiego przez całe życie uchodził ś. p. W. J. Whiteside. **(T.)**

*

Regaty bermudzkie pełnorejowców. Po regatach o Puchar Ameryki wystartowały z Newport na Bermudy dwa pełnorejowce „Joseph Conrad" i „Seven Seas". Oba żaglowce są to przebudowane dawne statki szkolne mniej więcej równej wielkości (zaledwie 30 metrów w linii wodnej). „Seven Seas" zakupiony został w roku 1928 w Norwegii przez amerykańskiego dziennikarza, „Joseph Conrad", pochodzenia duńskiego, był przez szereg lat własnością australijskiego pisarza A. Villries'a, który na nim odbył podróż dookoła świata, obecnie zaś sprzedany został p. Hartford, Charleston, USA.

Start nie był lotny, lecz według starego obyczaju kliprów, stojący. Oba klipry stały bez żagli na kotwicach. Na dany znak musiano ręcznie podnieść kotwicę i stawiać żagle.

Są to pierwsze regaty statków pełnorejowych od roku 1905, flota bowiem zbożowa, znajdująca się obecnie prawie całkowicie w rękach G. Eriksona, Mariehamn, która rok rocznie wiezie zboże z Australii do angielskich portów kanału La Manche w t. zw. „regatach pszenicznych", składa się głównie z trzy i czteromasztowych barków. **(K-o)**

Awaria jachtu „Admirał". Jacht „Admirał" z Gdyni, zaskoczony przez burzę na pełnym morzu, stracił żagle i doznał ciężkiej awarii kadłuba. Z trudem tylko udało się kapitanowi jachtu, kpt. mar. woj. Tymińskiemu schronić się do portu Ventspils, Łotwa. **(K-o)**

*

Pierwszy debiut turbiny okrętowej. W związku z przypadającym w roku bieżącym 40-letnim jubileuszem turbiny, warto przypomnieć sposób, w jaki ojciec tej maszyny, Parsons, swój wynalazek po raz pierwszy zareklamował.

W r. 1897 odbywała się wielka defilada floty angielskiej w pobliżu Spithead. Na tę dość rzadką uroczystość przybyło dużo prywatnych jachtów, wśród których znajdował się niepozorny, mały stateczek o szerokim i płaskim kominie. Aby umożliwić królowej Wiktorii dokładny przegląd angielskich sił zbrojnych na morzu, utworzono ze statków wojennych szpaler. Dwa torpedowce miały uważać, aby żaden prywatny statek nie wślizgnął się między dwa rzędy okrętów wojennych. Czekano na przybycie jachtu królowej, który miał powoli przepłynąć wzdłuż szpaleru.

Nagle zauważono, że mały stateczek o szerokim kominie wpłynął w „ulicę" zarezerwowaną dla królowej. Jeden z dyżurujących torpedowców puścił się w pogoń za śmiałkiem, ale odległość między ściganym i ścigającym coraz bardziej wzrastała, ku zdumieniu i uciesze widzów.

„Turbinia" — tak się nazywał szybki stateczek — była własnością zasłużonego dla Anglii p. Charles'a Algernon'a Parson'a, który w ten sposób chciał zwrócić uwagę na swój wynalazek, co mu się w zupełności udało. Od czasu tej zabawy kosztem torpedowca Jej Król. Mości rozpoczął się zwycięski pochód turbiny w angielskiej marynarce wojennej i handlowej. **(T.)**

Naukowe badania życia wielorybów. W połowie września wyruszył angielski statek „William Scoresby" na wody Południowego Oceanu Lodowatego, celem obserwowania życia wielorybów.

Między innymi załoga ma za zadanie naznaczanie młodych wielorybów za pomocą chorągiewek przyczepionych do małych harpuników, które się wbija w ciało wieloryba.

Każdą tego rodzaju „operację" notuje się w odpowiedniej książce z dokładnym uwzględnieniem daty i miejsca. W ten sposób uzyskuje się możność kontrolowania wieku i, co najważniejsze, wędrówki tych największych morskich ssaków.

W podobny sposób „naznaczono" w roku zeszłym 900 sztuk.

Drugi statek „Discovery II" wyruszył z początkiem października b. r. na południowe wody podbiegunowe, gdzie ma zamiar spędzić 20 miesięcy. „Discovery II" przez cały czas badań zaopatrywać się będzie w żywność i paliwo z wielorybników-matek.

(T.)

*

Francuzi budują kanał. We Francji przystąpiono do gruntownego opracowania planów kanału, który ma połączyć ujście rzeki Garonne z Morzem Śródziemnym. Kanał ten długości 430 km przeprowadzony będzie z Bordeaux do Tuluzy i przez Canal du Midi do Cette na Morzu Śródziemnym. Najmniejsza szerokość 50 m i głębokość 11 m.

Prace potrwają około pięciu lat, przy czym sto tysięcy ludzi znajdzie zatrudnienie przez ten okres czasu.

Projektowany kanał poza znaczeniem gospodarczym posiadać będzie wielką wartość strategiczną, gdyż na wypadek wojny Francja może szybko przerzucić flotę z jednego morza na drugie.

(T.)

*

Skarby na dnie morza. Do Kapsztatu przybył włoski statek „Arpione", należący do towarzystwa ratowniczego Sorima i rozpoczął przygotowania do poszukiwań na dnie morza w zatoce Table Bay.

Ten sam statek przed dwoma laty wydobył pięć tysięcy ton miedzi z zatopionych angielskich statków „Ludgate" i „Spectator". Wyprawie towarzyszy nurek-rekordzista świata Raffaeli. Według obliczeń na dnie morza w zatoce Table Bay leży około 300 statków.

(T.)

Weterani morza. Kilka tygodni temu zatonął mały żaglowiec „Ceres" w kanale Brystolskim. „Ceres" uważany był za jeden z najstarszych statków żaglowych na świecie, gdyż liczył sobie 125 lat. Znawcy jednak twierdzą, że są w Anglii żaglowce zdatne do użytku, które ten wiek już dawno przekroczyły. Np., żaglowiec „Ellen" ma już około 200 lat i znajduje się przez cały czas w rękach jednej i tej samej rodziny. Właściciele twierdzą, że przy troskliwej opiece i konserwacji stateczek ten może jeszcze „pracować na chleb" jedno stulecie.

Jeżeli chodzi o parowce, to rekord długowieczności dzierży znajdujący się w Szwecji parowiec „Malaren", który przyszedł na świat w r. 1848 i do dnia dzisiejszego kursuje między Sztokholmem i Koping. Poza tym w Anglii są jeszcze dwa parowce — jeden z 1849 r. i drugi z 1856 r.

(T.)

*

Poczta Neptuna. W dzisiejszych czasach telegrafu bez drutu i kabli podwodnych zapomniano o starej metodzie przesyłania wiadomości z morza na ląd za pomocą butelki. Zdarzają się jeszcze dzisiaj wypadki, że rybacy, czy spacerowicze wzdłuż plaży wyłowią zakorkowaną butelkę, w której wesoły dowcipniś umieści mniej czy więcej udany żart.

Swego czasu wyłowioną butelkę uważano za świętość. Zawierała ona często tragedie, przeżyte na szerokich morzach, które zazwyczaj docierały do wiadomości publicznej po kilku latach. Jak wielką wagę przywiązywano do tego, świadczy fakt, że za panowania królowej Elżbiety, stworzono w Anglii specjalny urząd „otwieracza butelek z oceanu" (Uncorker of Ocean Bottles).

Pierwszym dygnitarzem tego nowego resortu był Thomes Tonfield, który „odkorkował" 52 flaszki w ciągu roku, zawierające ważne wiadomości. Wszelkiego rodzaju nadużycia, względnie samowolne otwieranie karane było w owych czasach śmiercią.

„Poczta Neptuna" ma jeszcze i dzisiaj zastosowanie, zwłaszcza, jeżeli chodzi o badanie prądów morskich.

Tak, np., butelkę, wrzuconą przez Departament Hydrograficzny U. S. Navy w maju 1909 r., wyłowiono w maju 1912 r. Przez trzy lata butelka przebyła trasę z południowej części Oceanu Indyjskiego do Kap Horn, co wynosi około 12000 mil m. i co uważa się do dnia dzisiejszego za rekord. Drugie miejsce zajmuje butelka wyłowiona w lutym 1929 r. na Filipinach po przebyciu 8300 mil m. Butelkę wyrzucił do morza s. s. K. R. Kingsbury z Kalifornii we wrześniu 1927 r.

Tego rodzaju poczta krążyła czasem po morzach dziesiątki lat, unoszona prądami i wiatrami. W zeszłym roku, nap., w Wiktorii (Bryt. Kolumbia) wyrzuciło morze na brzeg zwyczajną flaszkę od piwa, w której znaleziono kawałek gazety, datowanej 8.XI. 1899 r. Na marginesie było napisane: „Wrzucono z s. s. Crown Princess Cecillia przy brzegach Szwecji. Niech żyje królowa. Kap. Charles Weieerishen". Z powyższego wynika, że butelka krążyła po morzach 37 lat.

W swoim czasie amer. parowiec „Pacific" zaginął bez wieści. Na pokładzie było kilku pasażerów. Nie można było dociec, w jaki sposób i gdzie zatonął statek. Dopiero po kilku latach straż nadbrzeżna w Stanach Zjednoczonych znalazła butelkę, w której był list do córki, pisany przez jedną z pasażerek, pochodzących z San Francisco. Matka zawiadamiała córkę, że statek tonie przy Kap. Flattery i prosiła władze, aby list ten uważały za testament i ostatnią wolę tonącej, co w całej rozciągłości uwzględniono.

„Pocztę Neptuna" zaprzężono nawet do rozwożenia ogłoszeń matrymonialnych, o czym świadczyć może następujący wypadek. W Queenstown otrzymano za pośrednictwem butelki następujący list: „Jeżeli znalazcą tej butelki jest kobieta, która nie ma jeszcze siwych włosów, nie lubi się kłócić i umie gotować i która chciałaby wyjść za mąż za marynarza, przebywającego przeważnie poza ojczyzną, lub też jeżeli znalazcą jest mężczyzna, znający taką kobietę, zechcą jedno lub drugie napisać do marynarza Jamesa Gleansona, który wyrzucił niniejszą butelkę za burtę z s. s. „Virginia" na środku Atlantyku 29 marca 1895 r.".

Po przeczytaniu tego rodzaju poczty z zaświatów, władze portowe doszły do przekonania, że autor chciał zrobić jakiś niewybredny kawał i przeszły nad tym do porządku dziennego. W maju 1900 r. rozbił się statek „Victoria" u przylądka Hatteras. Na liście ofiar odczytano nazwisko: marynarz James Gleason, kawaler.

(T.)

Redaktor: STANISŁAW ZADROŻNY **Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONIALNA**

Adres redakcji: Warszawa, ul. Widok 10, III piętro, tel. 5-22-04. Konto PKO 367. Prenumerata roczna 6 zł.

Drukarnia Naukowa, Warszawa, Stare Miasto 11. Tel. 509-17